Trevor Paglen & A.C. Thompson

TAXIURILE TORTURII

PE URMELE „LIVRĂRILOR SPECIALE" ALE CIA

„Nu noi îi batem măr. Noi îi trimitem în alte ţări ca ei să îi poată bate măr."

-un oficial al Statelor Unite implicat în predările CIA

RATE•CĂRŢI ADEVĂRATE•CĂRŢI ADEVĂRATE•CĂRŢI ADEVĂRATE•CĂRŢI ADEVĂRATE
TE•CĂRŢI ADEVĂRATE•CĂRŢI ADEVĂRATE•CĂRŢI ADEVĂRATE•CĂRŢI ADEVĂRATE
TE•CĂRŢI ADEVĂRATE•CĂRŢI ADEVĂRATE•CĂRŢI ADEVĂRATE•CĂRŢI ADEVĂRATE
TE•CĂRŢI ADEVĂRATE•CĂRŢI ADEVĂRATE•CĂRŢI ADEVĂRATE•CĂRŢI ADEVĂRATE
TE•CĂRŢI ADEVĂRATE•CĂRŢI ADEVĂRATE•CĂRŢI ADEVĂRATE•CĂRŢI ADEVĂRATE
ATE•CĂRŢI ADEVĂRATE•CĂRŢI ADEVĂRATE•CĂRŢI ADEVĂRATE•BESTSELLER
ATE•BESTSELLER•CĂRŢI ADEVĂRATE•CĂRŢI ADEVĂRATE•CĂRŢI ADEVĂRATE
TE•CĂRŢI ADEVĂRATE•CĂRŢI ADEVĂRATE•CĂRŢI ADEVĂRATE•CĂRŢI ADEVĂRATE

Trevor Paglen & A.C. Thompson

TAXIURILE TORTURII

PE URMELE „LIVRĂRILOR SPECIALE" ALE CIA

TORTURE TAXI. ON THE TRAIL OF THE CIA'S RENDITION FLIGHTS
Trevor Paglen & A. C. Thompson
Copyright © Trevor Paglen and A. C. Thompson, 2006
Originally published in the United States by Melville House Publishing

TAXIURILE TORTURII. PE URMELE „LIVRĂRILOR SPECIALE" ALE CIA
Trevor Paglen și A. C. Thompson
Copyright © 2009 Editura **ALLFA**

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României
PAGLEN, TREVOR
Taxiurile torturii: pe urmele „livrărilor speciale" ale CIA / Trevor Paglen, A. C. Thompson; trad.: Marina Rotaru. - București : ALLFA, 2009
ISBN 978-973-724-170-2

I. Thompson, A. C.
II. Rotaru, Marina (trad.)

821.111(73)-31=135.1

Toate drepturile rezervate Editurii **ALLFA.**
Nicio parte din acest volum nu poate fi copiată
fără permisiunea scrisă a Editurii **ALLFA.**
Drepturile de distribuție în străinătate aparțin în exclusivitate editurii.

All rights reserved. The distribution of this book outside
Romania, without the written permission of **ALLFA**, is strictly prohibited.
Copyright © 2009 by **ALLFA.**

Editura **ALLFA**: Bd. Constructorilor nr. 20A, et. 3,
sector 6, cod 060512 – București
Tel.: 021 402 26 00
Fax: 021 402 26 10

Departamentul distribuție: Tel.: 021 402 26 30; 021 402 26 33

Comenzi la: comenzi@all.ro
www.all.ro

Redactor: Răzvan Petrescu
Design copertă: Andra Penescu

Trevor Paglen & A.C. Thompson

TAXIURILE TORTURII

PE URMELE „LIVRĂRILOR SPECIALE" ALE CIA

Traducere din limba engleză:
Marina Rotaru

EDITURA
ALLFA

CUPRINS

PROLOG 7

I. PROGRAMUL 17
II. PE URMELE AVIOANELOR TORTURII 37
CAPITOLUL UNU – *AVIOANE DE HÂRTIE* 39
CAPITOLUL DOI – *UN ORAŞ NUMIT SMITHFIELD* ... 66
CAPITOLUL TREI – *URMĂRIREA AVIOANELOR* 81
CAPITOLUL PATRU – *ÎNCHISORILE ÎNTUNECATE* 109
CAPITOLUL CINCI – *LIVRAREA ACUM* 131

CONCLUZII 151
NOTE 167
MULŢUMIRI 183

PROLOG

Ceva s-a întâmplat în deşert. Acest deşert nu era în Irak sau Afganistan; era în Nevada, lângă zona de Testări Nevada – teritoriile de testări nucleare rău famate din zona de sud-vest care acum se dublează ca zonă de antrenamente contra terorismului. Nimeni nu ştie sigur de ce, dar la începutul lui decembrie 2002, patru avioane au aterizat aici. Cele patru avioane neobişnuite au fost înregistrate de planurile de zbor ca aterizând pe un teren de aterizare ascuns în cadrul zonei de testări, un loc numit Banda de Aterizare Desert Rock (BADR).

Un controlor de trafic aerian cu un interes special pentru proiecte militare „negre" a fost primul care a observat planurile de zbor, folosind un serviciu comercial de urmărire a zborurilor şi calculatorul de acasă. Controlorul de trafic aerian, ca alţii care încearcă să urmărească proiecte aviatice secrete, ştia că BADR era o pistă importantă şi trebuia să îi acorde atenţie. De obicei, acolo nu era prea multă activitate. Din când în când, avioane controlate de Departamentul Energiei aveau zboruri dus-întors la

îndepărtata BADR – erau zboruri de rutină. Dar controlorul de trafic aerian a monitorizat BADR-ul dintr-un alt motiv: pe lângă faptul că era o pistă de aterizare pentru transporturile Departamentului Energiei, BADR deseori serveşte şi ca „acoperire" pentru zborurile ale căror destinaţii sunt secrete. Conform acestei logici, dacă identifici un avion care zboară în direcţia BADR şi care nu este controlat de Departamentul Energiei, există şansa ca el să fie implicat într-un proiect militar secret.

Poligonul pentru trageri de artilerie Nellis, o imensă zonă militară interzisă, cu o suprafaţă de aproape cinci mii de mile pătrate, înconjoară zona de testări Nevada pe trei laturi şi ocupă o parte substanţială din sudul statului Nevada. Deşi Poligonul Nellis este în primul rând o bază de antrenament pentru piloţii de vânătoare ai Forţelor Aeriene care îşi exersează abilităţile de luptă, pentru bombardiere care îşi şlefuiesc tacticile aer-sol şi pentru echipele de căutare şi salvare care fac repetiţii pentru propriile misiuni, este şi un adăpost pentru mai multe baze secrete. Avioane civile – precum furnizori şi servicii civile de transport – sunt uneori nevoite să se îndrepte către aceste baze care „nu există". Şi astfel, aşa cum unii oameni au înţeles, sunt avioane civile care înregistrează un plan de zbor către o legitimă, deşi uşor obscură destinaţie, ca BADR-ul. Odată ce avionul a intrat în spaţiul aerian militar de deasupra BADR-ului, el îşi resetează frecvenţele radio-recepţie, „dispar" din vedere şi se îndreaptă în tăcere către „zona neagră" din locaţia destinaţiei declarate. Monitorizând avioane care înregistrează planuri de zbor către BADR, se poate, din când în când, surprinde un avion angajat într-un astfel de zbor.

Controlorul nostru de trafic aerian înţelesese toate acestea şi căuta exact acel avion care putea să fie implicat în proiecte secrete ale Forţelor Aeriene. Suspectând că cele patru avioane misterioase ar putea să se îndrepte de fapt către o bază secretă, deşi ele urmau planuri de zbor către BADR, a trimis e-mail-uri câtorva prieteni pe care îi credea interesaţi. El a inclus şi numerele de pe coada avioanelor, echivalentul aviatic al plăcuţelor de înmatriculare.

Primul avion pe care l-a înregistrat a fost o versiune civilă a avionului cargo Lockheed C-130, cunoscut sub numele Hercules, cu numărul de înmatriculare N8183J. O cercetare rapidă în baza de date a Administraţiei Federale a Aviaţiei a arătat că avionul era în proprietatea unei companii de echipamente numită Rapid Air Trans, Inc., şi controlat de o companie cu baza în Florida, numită Tepper Aviation. Avionul sosea de la Aeroportul Dulles, din Washington D.C.

Al doilea avion era un Cessna 208 cu numărul de înmatriculare N403VP. Era în proprietatea unei companii pe nume One Leasing, Inc. şi operatorul său era necunoscut.

Al treilea avion era ciudat. Era un avion Gulfstream IV cu numărul de înregistrare de pe coadă N85VM şi sosise de la Baza Aeriană Andrews de lângă Washington D.C. Proprietara acestui avion era o companie pe nume Assembly Point Aviation, al cărei singur deţinător era Phillip H. Morse, bine cunoscutul co-proprietar al echipei de baseball Boston Red Sox. De fapt, acest aparat Gulfstream purta de obicei pe aripa de la coadă logo-ul echipei. Nu exista nicio explicaţie de ce aparatul Gulfstream se afla la Baza Aeriană Andrews sau la BADR. Avionul a fost rapid poreclit „avionul Red Sox".

Ultimul avion, şi cel mai misterios, era un avion Boeing cu reacţie, un Boeing Business Jet, cu numărul de înmatriculare de pe coadă N313P, un avion cu reacţie nou-nouţ, care nu avea niciun semn distinct cu excepţia unei dungi de culoare roşie-albastră de-a lungul unui fuselaj cu un aspect comun. Ca şi avionul „Red Sox", avionul „Boeing Business Jet 737" sosise de la Baza Andrews. O companie pe nume Premier Executive Transport Services deţinea acest avion; operatorul său era, de asemenea, necunoscut.

În conversaţiile online, un consens special s-a stabilit între cercetătorii din domeniul aviaţiei, colegi ai controlorilor de trafic aerian. Aceste avioane probabil că au aterizat mai degrabă la BADR decât la una dintre bazele secrete. Cu toate acestea, ceva lipsea. Avionul cu numărul unu, aparatul Hercules (N8183J), aproape sigur avea de-a face cu CIA. Operatorul avionului, Tepper Aviation, avea experienţă în lucrul cu agenţia, datând din anii '80. Numele Tepper Aviation era deja asociat cu diferite avioane Hercules care se prăbuşiseră în Angola în timp ce reaprovizionau o facţiune rebelă susţinută de CIA în 1989.

Al doilea avion, Cessna N403VP, era un alt „butoi cu pulbere". Avionul devenise un soi de curiozitate cu un an înainte, când cineva îl fotografiase pe o altă bandă de aterizare mai puţin cunoscută, numită Base Camp, în Nevada Centrală. Când entuziaşti ai aviaţiei investigaseră pentru prima dată apariţia aparatului de zbor, au descoperit că proprietarul avionului, One Leasing, Inc., nu părea se fie deloc o companie. Le-a luat ceva timp, dar au înţeles că One Leasing era, de asemenea, o înşelătorie a CIA. One Leasing urma să reapară în legătură cu operaţiuni de acoperire în America de Sud.

Avioanele al treilea şi al patrulea, avionul „Red Sox" şi avionul Boeing Business Jet 737, erau şi ele speciale. Dovezile erau lipsite de consistenţă, dar zvonurile de la locul de muncă al controlorului de trafic aerian susţineau că aceste două avioane aveau de asemenea legături cu CIA. Se spunea că ambele avioane vizitaseră „o mulţime de locuri interesante".

Ceea ce nu avea de unde să ştie la acea dată acest mic grup de cercetători în domeniul aviaţiei era faptul că aruncaseră o privire într-un trecut ascuns şi chiar într-un viitor şi mai necunoscut. Pe de o parte, aceste avioane reprezentau o moştenire a războaielor din Africa şi din America de Sud. Pe de altă parte, ele reprezentau un nou război secret, unul care dura de abia un an. Acesta, bineînţeles, era aşa-zisul „război contra terorismului", iar cele patru avioane inofensive erau implicate.

Aceste avioane civile neînregistrate – avioane cu reacţie, de tip business şi avioane cu propulsie turbo şi cu înfăţişare inocentă, vopsite fără a avea vreun semn distinct – erau controlate de o mână de companii „civile" inteligent mascate. CIA alegea planurile lor de zbor, dar ele erau controlate de mandatari civili. Într-un anume fel, avioanele comerciale disponibile erau mai silenţioase decât chiar şi cele mai performante avioane cu reacţie militare. Ele nu aveau nevoie de forme precis concepute pentru a-şi ascunde identitatea de radarul inamic. În schimb, tactica lor se baza pe ascunderea la vedere. Au ajuns să fie atât de silenţioase şi tainice arătând într-atât de banal, încât nimeni nu s-ar fi deranjat să le acorde prea multă atenţie. Şi până în decembrie 2002, aceste avioane neînregistrate

deveniseră unul dintre cele mai importante tipuri de forţă aeriană ale „războiului contra terorismului" dus de Statele Unite. Operaţiunile pe care ele le-au efectuat reprezentau câteva dintre cele mai bine păstrate şi mai defăimătoare secrete ale administraţiei Bush.

Încetul cu încetul s-a aflat că aceste avioane erau conectate la un program numit „livrare specială", un program de răpire a teroriştilor suspecţi şi de colectare de informaţii de la aceştia cu orice preţ. Suspecţii erau trimişi în ţări unde urmau să fie torturaţi sau deţinuţi într-o reţea secretă de închisori controlate de CIA în întreaga lume, închisori în care CIA practica tortura. Operând sub acoperirea avioanelor civile tip charter, aceste avioane pot ateriza în locuri unde armata Statelor Unite nu ar fi niciodată binevenită. Locuri precum Karachi în Pakistan, Tripoli în Libia şi Banjul în Gambia. Dar documentele pe care aceste avioane le lăsau în urmă aveau să ajute la identificarea liniilor generale ale programului „livrare specială", să facă aluzie la colaborările secrete din cadrul „războiului contra terorismului" şi să asigure indicii convingătoare ale secretelor geografice ale acestui război.

După incidente precum cel de la Banda de Aterizare Desert Rock, pasionaţi într-ale aviaţiei au început să acorde atenţie mişcărilor acestor avioane în jurul globului. Într-adevăr, avioanele au vizitat „o mulţime de locuri interesante". Cercetătorii au dat de urma multor zboruri către Golful Guantánamo, Kabul şi către alte puncte fierbinţi cunoscute. În cele din urmă, aceste avioane cât şi alte avioane neînregistrate urmau să fie cunoscute entuziaştilor aviaţiei mai întâi şi apoi publicului larg, drept „avioanele torturii".

În timp ce cele patru avioane aterizau pe Banda de Aterizare Desert Rock în decembrie 2002, aproape nimic din toate acestea nu era cunoscut publicului. Nu existau decât zvonuri vagi de răpiri şi torturi instigate de CIA. „Livrarea specială" încă nu devenise o expresie cunoscută. Nu existau decât indicii vagi ale răpirilor ordonate de CIA, ale torturii-drept-politică, ale „zonelor negre" secrete şi ale avioanelor neînregistrate care făceau legătura între toate aceste lucruri. Dar urmărirea aterizărilor de la Banda de Aterizare Desert Rock reprezentau o privire fugară în această lume nouă şi ascunsă, un punct de convergenţă când un detaliu mărunt începe să indice ceva foarte important şi cu toate acestea încă nevăzut. Jurnalele de zbor şi numerele de înmatriculare de pe coada avioanelor din acea zi aduceau cu o bucată mică dintr-un os fosilizat care se ieşea din coasta unui canion. Ceva era acolo, şi când cercetătorii au început să scoată la lumină date despre aceste avioane, au început să dezgroape scheletul unui monstru necunoscut.

I. PROGRAMUL

„Legea s-a schimbat", spuse unul dintre anchetatorii americani care îl interogau pe Binyam Mohammed. „Nu există avocaţi. Poţi să cooperezi cu noi sau să ni te împotriveşti. Dacă nu vorbeşti, te trimitem în Iordania... Arabii se vor ocupa de tine."[1]

Mohammed fusese arestat la Karachi, în Pakistan, pe 10 aprilie 2002, în timp ce încerca să plece din ţară pentru a se întoarce acasă, la Londra. El insistă că fusese în Afganistan şi Pakistan pentru a se lăsa de droguri şi pentru a vedea cum arată o ţară musulmană. Dar când oficialii pakistanezi au descoperit că folosea un paşaport care aparţinea unui prieten din Marea Britanie, l-au arestat şi l-au predat anchetatorilor americani.

În primele luni, Binyam Mohammed a fost deţinut în mai multe închisori pakistaneze, unde gardienii îl băteau regulat cu chingi de piele iar anchetatorii americani îl acuzau că face parte din Al-Qaeda. Aceste lucruri au durat luni de zile, până când la închisoare au sosit doi agenţi ai spionajului britanic. „Mi-au dat o ceaşcă de ceai cu mult zahăr

în ea", îşi aduce aminte Mohammed. „Acolo unde mergi, ai nevoie de mult zahăr", i-a spus unul dintre agenţi. „Mai târziu", zise Mohammed, „unul dintre ei mi-a spus chiar că urma să fiu torturat de arabi."[2]

După trei luni în custodia pakistaneză, poliţia pakistaneză l-a dus pe Mohammed la un aeroport militar din Islamabad. Era aşteptat de un grup de trei mascaţi americani îmbrăcaţi în negru. Cei trei i-au smuls hainele de pe el până l-au dezbrăcat la piele, i-au făcut fotografii, i-au introdus ceva în anus şi l-au îmbrăcat într-un trening, apoi l-au legat la ochi, i-au pus căşti la urechi, l-au încătuşat şi l-au îmbarcat într-un avion.[3] Urma să fie transportat în Maroc, Afganistan şi Golful Guantánamo, la ordinul CIA.

Mohamed fusese „predat" sau „livrat", dat dispărut în cadrul unei reţele de închisori secrete, camere de tortură şi „zone negre" care fuseseră amenajate odată cu declanşarea „războiului contra terorismului".

Nu era primul care să fie predat şi nici ultimul.

* * *

La şase zile după 11 septembrie 2001, Geoge W. Bush a semnat un aşa-zis document secret care acorda CIA puteri nelimitate cu care să conducă ancheta unui „război contra terorismului" mondial. Acest document încă secret era şi certificatul de naştere şi amprenta a ceea ce urma să devină „războiul contra terorismului", un ghid pentru „un nou tip de război", care ar implica colaborări noi cu guverne străine, noi programe psihologice şi noi activităţi paramilitare. Documentul autoriza crearea unei reţele de închisori

secrete – „zone negre" – peste tot în lume şi autoriza CIA să răpească pe oricine pe care l-ar suspecta ca având legături cu terorismul. Vechile plângeri legate de acţiuni secrete urmau să dispară. Războaie noi, secrete urmau să înceapă peste tot în lume. Cele vechi urmau să se extindă. Regulamentele stricte legate de supravegherea operaţiunilor secrete de către Congres şi executiv urmau să aparţină trecutului. Agenţia nu mai trebuia să obţină aprobarea Preşedintelui pentru acţiuni secrete individuale. CIA urma să aibă noi puteri nelimitate şi o nouă autonomie.[4]

Pentru a duce acest „război contra terorismului", agenţia urma să colaboreze în secret cu câteva dintre cele mai oribile regimuri. Serviciile de spionaj străine precum cele ale Egiptului, Iordaniei sau Algeriei urmau să fie în contact mai strâns cu CIA – contact „cumpărat" cu ajutorul subvenţiilor generoase. Filozofia conform căreia „un inamic al inamicului meu este prietenul meu" avea să explice noile legături cu regimuri precum cele ale Libiei şi Siriei. Serviciile secrete străine urmau să devină mandatari ai CIA şi să multiplice puterea şi întinderea forţelor SUA. În acelaşi timp, cooperarea interstatală urma să şteargă amprentele americane din cele mai neplăcute incidente care aveau să apară.[5]

În cadrul unui talk-show de duminică dimineaţa, la câteva zile după ce Bush îşi mâzgălise numele pe documentul atestat, vicepreşedintele Dick Cheney făcea aluzie la ce ar implica această viziune asupra viitorului:

> Noi trebuie, de asemenea, să lucrăm şi în zona întunecată, dacă vreţi. Urmează să petrecem un timp în umbra lumii spionajului. Multe din ceea ce trebuie făcute

aici vor trebui să fie făcute în tăcere, fără nicio discuţie, folosind surse şi metode care sunt disponibile agenţiilor noastre de spionaj, dacă vrem să avem succes. Iată lumea în care lucrează aceşti oameni.

Şi, prin urmare, este vital să folosim orice mijloc aflat la dispoziţia noastră pentru a ne atinge scopurile...

Este vorba de o treabă mizerabilă, urâtă, periculoasă, iar noi trebuie să funcţionăm în această zonă. Sunt convins că o putem face....[6]

Dispariţiile au început aproape imediat. Avioanele CIA ţâşneau dintr-un colţ într-altul al lumii practic nedetectate, iar CIA nu intenţiona să îşi aducă prizonierii la judecată. În schimb, oameni „dispăreau fără urmă" în avioane CIA şi rareori s-a mai auzit ceva de ei. Pe 23 octombrie 2001, un Jamil Qasim Saeed Mohammed încătuşat dispărea din Pakistan într-un avion alb de tip Gulfstream, presupunându-se că a fost îmbarcat către Iordania.[7] Pe 11 noiembrie, Ibn al-Shaykh al-Libi a fost scos din Pakistan pe calea aerului, având ca destinaţie o cameră de tortură egipteană.[8] La începutul lui decembrie, Abu Faisal şi Abdul Aziz dispăreau din Pakistan fiind predaţi în mâinile americanilor.[9] Pe 18 decembrie, Ahmed Agiza şi Mohammed Zery dispăreau din Suedia şi erau luaţi în Egipt şi torturaţi.[10] Pe 11 ianuarie 2002, la Jakarta, Indonezia, Muhammad Saad Iqbal Madni dispărea într-un avion Gulfstream neînmatriculat şi era dus în Egipt. Acestea erau câteva dintre primele dispariţii după 11 septembrie. Au fost, fără niciun dubiu,

mai multe – „După 11 septembrie, aceste tipuri de mişcări s-au produs tot timpul", relata un oficial SUA anonim ziarului *Washington Post*. „Ne dau posibilitatea să obţinem informaţii de la teroriştii într-o manieră pe care nu ne-o permitem pe solul SUA."[11]

Acest program de răpiri se numeşte, bineînţeles, „livrare specială". Îşi trage numele de la termenul legal obişnuit „livrare/predare", care în limbajul juridic înseamnă „a te preda" sau „a te întoarce". Totuşi, numele de „livrare specială" este un eufemism. Deşi în mod vag similar proceselor obişnuite de livrare/predare, livrarea/predarea *extraordinară* nu are definiţie în dreptul internaţional. De fapt, dacă o persoană este predată unei ţări unde tortura este posibilă, procesul este în mod evident ilegal, o violare clară a Articolului 3 al Convenţiei Împotriva Torturii a ONU.[12] Deşi FBI-ul şi CIA au un program de predare/livrare specială de la mijlocul anilor '90, noua formă a programului este mult modificată şi, odată cu declanşarea „războiului contra terorismului", s-a transformat acum într-o rutină. Într-adevăr, programul a încetat să mai fie extraordinar în orice altceva exceptând numele său. El este acum politică. Nu este excepţia de la regulă, ci regula însăşi.

* * *

Avionul CIA care îl transporta pe Binyam Mohammed a aterizat la Rabat, în Maroc, pe 22 iulie 2002. El a fost aruncat într-o dubă şi i s-a spus să stea întins pe jos. Duba a mers timp de treizeci-patruzeci de minute. Mohammed putea auzi oameni vorbind în arabă. Când duba a ajuns la

destinaţie, Mohammed a fost dus într-o celulă, într-o casă pe care el o descrie ca fiind „săpată adânc sub pământ". Avea şase camere: trei pentru prizonieri, una pentru gardieni, una pentru interogatorii şi una era liberă. A văzut că mai erau deja doi prizonieri în celelalte celule.[13]

Pe parcursul săptămânilor următoare, Mohammed a fost interogat de marocani, dar a refuzat să vorbească. O femeie albă pe nume „Sarah", care spunea că este canadiancă, i-a făcut mai multe vizite încercând să-l convingă să coopereze cu anchetatorii săi. Spre sfârşitul lui iulie, „Sarah" i-a spus lui Mohammed că „dacă nu vorbeşti cu mine, atunci americanii sunt gata să înceapă tortura. Ei te vor electrocuta, te vor bate şi te vor viola". Câteva zile mai târziu, ea s-a reîntors la închisoare cu o colecţie de fotografii ale celor mai importanţi lideri Al-Qaeda. „Nu-i cunosc pe aceşti oameni", i-a spus Mohammed. În timp ce „Sarah" părăsea închisoarea, ea i-a spus lui Mohammed: „Îţi mai dau o ultimă şansă ca să te gândeşti la cooperarea cu SUA".[14]

În noaptea de 6 august, trei bărbaţi îmbrăcaţi în negru din cap până în picioare şi purtând cagule negre au sosit în celula lui Mohammed. I-au încătuşat mâinile la spate şi au început să-l bată. „După zece minute eram aproape leşinat. Părea că durase ore întregi. Mi-am spus rugăciunea de la apusul soarelui, dar nu ştiu cât a continuat bătaia. Trebuia să stau în picioare, dar durerea era atât de mare, încât am căzut în genunchi. M-au ridicat la loc şi m-au lovit din nou. În timp ce mă ridicam, m-au lovit în coapse. După primele lovituri, am vomat. Cu toate acestea, nu le-am spus nimic. Nu aveam forţa sau dorinţa de a spune ceva. Nu doream decât să se termine."[15]

O săptămână mai târziu, Mohammed a fost transferat la o altă închisoare şi reţinut într-o cameră albă cu un cârlig atârnând de un perete. Din această celulă, el putea să audă strigătele celorlalţi prizonieri care erau torturaţi. Anchetatorii marocani veneau în mod regulat în celula lui Mohammed pentru a-l bate şi pentru a-i indica ce voiau ei ca el să spună, să recunoască. La un moment dat, marocanii au sosit, i-au rupt hainele până la pielea goală şi au început să-i taie în felii pieptul şi penisul cu un bisturiu. Marocanii se întorceau o dată pe lună pentru a-l tortura pe Mohammed cu bisturiul. La fiecare două săptămâni, anchetatorii se întorceau. Veneau cu liste de confesiuni pregătite înainte pentru Mohammed, spunându-i să recunoască faptul că făcea parte din cercul de apropiaţi ai lui Bin Laden, că era un ofiţer de operaţiuni speciale al Al-Qaeda şi că îl sfătuia pe Bin Laden ce ţinte să atace. Mohammed a rămas în închisorile marocane optsprezece luni. Era periodic torturat şi a recunoscut diferite activităţi ale Al-Qaeda.[16]

Pe 21 ianuarie 2004, marocanii i-au spus lui Mohammed că urma să plece acasă. „Era o noapte rece", îşi aminteşte el. „Am fost încătuşat, legat la ochi, suit într-o dubă şi transportat timp de aproape o jumătate de oră. Apoi m-au dus într-o cameră, încă legat la ochi. Era întuneric." După câteva ore, Mohammed a auzit sunetul unui avion, apoi oameni vorbind engleza cu accent american. „Am ştiut că urma să fiu retrimis americanilor", a spus el. „Eram eu şi alţi doi prizonieri." Aşa cum făcuseră în Pakistan, americanii i-au smuls lui Mohammed legătura de la ochi şi hainele şi Mohammed a văzut că era încă o dată înconjurat de americani îmbrăcaţi în negru şi cu cagule pe faţă. „Era o

femeie albă cu ochelari", şi-a amintit el. „Ea făcea fotografiile. Unul dintre soldaţi îmi ţinea penisul şi ea făcea fotografii digitale. Asta a durat ceva timp, poate jumătate de oră. Ea a fost unul dintre puţinii americani care mi-au arătat înţelegere. Era scundă, cu ochi albaştri. Când a văzut rănile pe care le aveam, şi-a pierdut răsuflarea. A spus: «Oh, Doamne, uitaţi-vă la asta!» Apoi, toţi colegii ei s-au uitat la ceea ce ea arăta şi am putut să văd şocul şi groaza din ochii lor."[17] Dar Mohammed nu se întorcea acasă. Americanii îl duceau în Afganistan.

Boeing-ul cu reacţie, tip clasa business, văzut la Banda de Aterizare Desert Rock transporta la Kabul, în Afganistan, un Binyam Mohammed încătuşat şi legat la ochi. „Am fost urcat într-un camion. Eram numai în pantaloni scurţi şi era foarte frig. Părea că mergeam de-a lungul unui drum murdar", spunea el. După un drum ce a durat cam zece minute, Mohammed s-a trezit într-o închisoare a CIA care a ajuns să fie cunoscută ca „Închisoarea Întunecată" sau „Închisoarea Întunericului".

„Era un hol cu camere separate între ele. Bănuiesc că erau cam douăzeci de camere. Mi se spusese că anumiţi oameni erau ţinuţi aici şi eu eram „special", iată de ce eram dus acolo. Mai târziu am aflat că aceşti oameni speciali erau oameni precum Abdulsalam Hiera, omul de afaceri yemenit din Sana'a şi doctorul Gairat Bahir, fostul ambasador al Afganistanului."[18] Abdulsalam Hiera fusese răpit din Cairo de către agenţii CIA, în septembrie 2002 şi reţinut în Afganistan ca prizonier fantomă.[19]

„M-au dat cu capul de perete de câteva ori până când am putut simţi sângele, apoi am fost aruncat într-o celulă.

Era celula cu numărul şaisprezece sau şaptesprezece, penultima sau antepenultima de lângă duşuri. Camera era cam de doi metri pe doi şi jumătate. Celula avea o uşă grea din metal, foarte solidă, după care urma o a doua uşă cu bare. Existau boxe lângă tavan la ambele capete ale camerei. Era şi un vizor, jos de tot pe perete. Exista şi o bară de care atârnau oameni lăsaţi acolo într-o poziţie îngenuncheată. Mai era şi o căldare în colţ, pe post de toaletă."[20]

Mohammed a descris închisoarea ca fiind atât de întunecată, încât nu-şi putea vedea mâna în faţa ochilor: „Era întuneric să-l tai cu cuţitul şi în cea mai mare parte a timpului nu exista lumină în încăperi. Obişnuiau să aprindă lumina pentru câteva ore, dar asta nu făcea decât să îngreuneze situaţia când lumina se stingea din nou".[21]

„M-au atârnat. Mi-au fost permise câteva ore de somn, după care am fost atârnat din nou, de data asta timp de două zile. Picioarele mi se umflaseră. Nu-mi mai simţeam nici mâinile şi nici încheieturile. Numai o singură dată am primit mâncare. După un timp, mă simţeam aproape mort. Nu mai simţeam deloc că exist." Mohammed de-abia mai era în viaţă când a fost dat jos de pe perete şi lăsat în întuneric. Ca şi alţi prizonieri care erau ţinuţi în Închisoarea Întunecată, el îşi aminteşte de o muzică puternică. În cuvintele lui Mohammed: „Slim Shady şi Dr. Dre timp de douăzeci de zile".

„Auzeam asta non-stop de fiecare dată, memorasem toată muzica, după care au schimbat sunetele în râsete groaznice de fantome şi sunete specifice Halloweenului. Era într-adevăr înspăimântător în gaura aia neagră."[22]

„Mulţi şi-au pierdut minţile", îşi aminteşte Mohammed. „Puteam auzi oameni lovindu-se cu capul de perete sau de uşi, urlând cu toată puterea."[23]

* * *

De la începutul programului de livrare, la mijlocul anilor '90, FBI-ul şi CIA lucraseră împreună pentru a captura şi acuza suspecţi terorişti. Unităţi de investigaţie ale FBI-ului au folosit programul de livrare pentru a-i aduce pe aceşti suspecţi la judecată în Statele Unite. FBI-ul deţinea aproape întotdeauna primul rol în cadrul acestor operaţiuni, în timp ce CIA asigura serviciile de spionaj şi de logistică.

Toate acestea s-au schimbat pe 11 noiembrie 2001, când Ibn-Shaykh al-Libi, „un deţinut foarte valoros", despre care se credea că ar fi condus o tabără de antrenament la Khalden, în Afganistan, a fost capturat când încerca să fugă din Afganistan. Imediat s-a declanşat o întrecere între agenţii: cei de la CIA voiau să îl aibă pe Al-Libi sub controlul lor. Responsabilul agent FBI Jack Cloonan susţinuse mai devreme, pe lângă agenţii săi de teren, ca acestui deţinut „să i se citească drepturile" pentru ca prinderea lui „să fie un exemplu elocvent a ceea ce noi credem că este corect". Oficialii CIA considerau că agentul Cloonan şi FBI-ul nu erau suficient de agresivi iar şeful filialei din Kabul a agenţiei a trimis această plângere şefului Centrului de Contraterorism, Cofer Black, cerând ca CIA să-l ia pe Al-Libi de la FBI. Black s-a adresat imediat directorului CIA, George Tenet, care, la rândul lui, a făcut apel la Casa Albă, care deja îi promisese CIA-ului un rol de conducere şi puteri semnificativ mărite în „războiul împotriva terorismului". În ianuarie 2001, CIA a preluat controlul asupra lui Al-Libi. Agenţii i-au pus cătuşe, i-au lipit gura cu bandă adezivă şi l-au escortat până la un avion neînregistrat. Era dus în Egipt. „Până ajungi tu

acolo", i-a spus un agent CIA lui Al-Libi, „am s-o găsesc pe maică-ta şi am s-o regulez."[24]

Dar CIA nu numai că pusese mâna pe Al-Libi, ci câştigase controlul asupra întregului program de livrare – FBI-ul rămăsese pe dinafară.[25] Şi CIA a introdus imediat noi tactici, incluzând, în modul cel mai controversat, tortura. La început, tortura era dusă la îndeplinire de locţiitori: Al-Libi, de exemplu, a fost torturat de egipteni. Sub tortură, el a informat CIA de legăturile dintre Al-Qaeda şi Saddam Hussein (informaţie pe care mai târziu Colin Powell o prezenta Naţiunilor Unite). Cu toate acestea, după cum era de aşteptat, Al-Libi s-a dezis de „confesiunea lui care nu avea, de fapt, nicio bază".[26] Dar tortura nu urma să fie îndeplinită numai de naţiuni locţiitoare. Imediat ce CIA şi-a organizat propriile închisori „zone negre", agenţii săi au început să tortureze deţinuţi cu propriile lor mâini.

La Washington, avocaţi ai Biroului Departamentului de Justiţie din cadrul Consiliului de Justiţie au emis declaraţii care confirmau legalitatea acelor practici de tortură. Avocaţii Departamentului de Justiţie Alberto Gonzales, John Yoo şi Jay Bybee deja schiţaseră un cadru legal cu intenţia de a distruge cea mai mare parte din legea pre- existentă privitoare la tratamentul aplicat deţinuţilor capturaţi. Ei creaseră „combatantul inamic nelegitim", un individ care nu era considerat nici soldat, nici civil, cu absolut niciun drept şi aflat sub controlul exclusiv al executivului. Şi au contribuit la a demonstra că baza navală a SUA din Golful Guantánamo, unde au fost transferaţi mulţi suspecţi de terorism începând cu 2002, nu intra în zona de jurisdicţie a Curţii Federale a SUA.

Impulsul pentru munca rapidă a Departamentului de Justiţie în privinţa chestiunii torturii a venit sub forma unei cereri din partea unor agenţi CIA care torturaseră un deţinut pe nume Abu Zubaydah. Zubaydah a fost capturat la Faisalabad, în Pakistan, pe 28 martie 2002, şi predat unei noi zone negre a CIA, din Thailanda. Zubaydah era suspectat a fi un ofiţer din eşalonul superior al Al-Qaeda, dar CIA a aflat în scurt timp că nu era nici pe departe un ofiţer activ din eşalonul superior aşa cum ei (şi Preşedintele) pretinseseră în mod public. Zubaydah nu era decât un ofiţer de logistică al Al-Qaeda, însărcinat cu îndeplinirea şi coordonarea detaliilor de călătorie şi de rezolvarea amănuntelor birocratice. Era departe de a fi „creierul" şi „arhitectul" terorist aşa cum fusese numit. Zubaydah părea a fi şi bolnav mental – jurnalul personal purta amprenta a trei personalităţi diferite, opera unui schizofrenic.[27] „Tipul ăsta este în mod sigur nebun, suferă de o dublă personalitate", i-a spus mai târziu Dan Coleman, agent FBI, jurnalistului Ron Suskind.[28]

Agenţii CIA care îl torturaseră pe Zubaydah au căutat, post-factum, să primească reasigurări legale din partea Departamentului de Justiţie că nu vor fi consideraţi răspunzători pentru torturarea prizonierilor aflaţi sub controlul lor. Într-o serie de memorandumuri adresate lui Alberto Gonzales, Bybee confirma aceasta aducând mai multe argumente. În primul rând, Bybee argumenta că, pentru ca o tehnică să se califice drept tortură, durerea fizică trebuia să fie atât de mare încât să fie comparabilă cu „cedarea organelor interne, deteriorarea funcţiilor organismului sau chiar moartea". Tortura psihică trebuia să atingă nivelul unei

„profunde distrugeri a simţurilor şi a personalităţii", ceea ce, din punctul de vedere al lui Bybee, însemna că „acele acte trebuie să atingă miezul abilităţii individului de a percepe lumea înconjurătoare, să influenţeze substanţial abilităţile lui cognitive sau să-i schimbe personalitatea în mod fundamental". Mai departe, Bybee argumenta că legile împotriva torturii se aplică numai când tortura este „intenţionat aplicată pentru a produce durere sau suferinţă severă, fie ea fizică sau psihică". După argumentul lui Bybee, un agent CIA însărcinat cu torturarea cuiva poate să pretindă că „intenţia lui specifică" nu era să tortureze victima ci mai degrabă să o facă să vorbească. El şi-a mai exprimat şi părerea că un american care torturează poate să invoce „autoapărarea" pentru că dacă un agent nu ar tortura prizonierul, spune logica lui Bybee, nu ar afla nimic despre iminenţa unui atac. În cele din urmă, Bybee argumentează că orice încercare de a limita ordinele Preşedintelui de interogare „ar însemna o încălcare neconstituţională a autorităţii de a duce un război".[29]

Când George Tenet l-a informat pe Bush despre starea mentală a lui Zubaydah şi de rolul relativ fără importanţă în cadrul organizaţiei teroriste, Bush a replicat: „Am spus că el este important. Doar nu vrei să-mi pierd credibilitatea?" După această conversaţie, americanii care îl capturaseră pe Zubaydah au început să-şi tortureze prizonierul, căutând „o realizare" care ar fi validat retroactiv pretenţiile lui Bush privitoare la importanţa lui Zubaydah.[30] CIA a început să administreze în mod selectiv medicamente prizonierilor săi (Zubaydah fusese împuşcat în vintre în timpul capturării sale).[31] Cu toate acestea, chiar şi după această tortură,

anchetatorii CIA erau încă frustraţi de lipsa lor de abilitate de a stoarce mai multe informaţii de la Zubaydah şi au început să folosească metode „mai extreme". Pe Zubaydah l-au ţinut forţat cu capul sub apă – o tehnică de tortură cu intenţia de a simula înecul – l-au bătut, l-au ameninţat că îl execută, l-au privat de somn şi l-au asaltat cu zgomot continuu şi lumini puternice.[32] Zubaydah a început să descrie amănunte ale comploturilor teroriste – împotriva băncilor, supermarketurilor, sistemelor de apă, centralelor nucleare, blocurilor de locuinţe – nimic din toate acestea neputând fi verificat într-un mod independent.[33]Deşi nu era nimic sigur, CIA deţinea controlul.

* * *

De-a lungul unei investigaţii a poliţiei sunt adesea citaţi martori care nu au decât informaţii periferice legate de un act criminal. Logica unei astfel de citaţii constă în faptul că orice informaţie legată de un delict, oricât de minoră ar putea părea, trimite aproape întotdeauna la o altă informaţie, mai substanţială.

Capitolele care formează miezul acestei cărţi sunt, în multe privinţe, concepute după un astfel de model de investigaţie. Ne-am concentrat cea mai mare parte din eforturile de cercetare asupra sistemului de transport folosit pentru a deplasa teroriştii dintr-un colţ într-altul al globului – avioanele, companiile care le deţin şi oamenii care le pilotează. O carte ca aceasta, scrisă într-o vreme când administraţia Bush refuză să confirme sau să nege chiar şi datele reale ale programului livrărilor speciale, nu poate oferi o

redare pură a subiectului. Poate că într-o zi, prin dări în judecată tenace din partea jurnaliştilor, a intelectualilor, a activiştilor, sau pur şi simplu prin trecerea mai multor decenii, documentele guvernamentale strict-secrete de care cineva ar avea nevoie pentru a scrie o astfel de carte ar putea deveni disponibile. În prezent, aşa ceva este imposibil.

Începând cu 2001, mai mulţi jurnalişti şi cercetători au examinat multe părţi ale programului de livrare şi ceea ce se poate spune cu siguranţă astăzi, ca rezultat al aproape cinci ani de investigaţii, este că liniile generale ale programului de livrare specială nu mai sunt secrete. Ziarul *Washington Post* a redat probabil primul raport important despre program, la începutul lui martie 2002, şi în februarie 2005 a fost posibil pentru jurnalista Jane Mayer să publice o relatare lungă şi detaliată a programului în ziarul *The New Yorker*. În martie 2005, ambele programe de televiziune *CBS Evening News* şi *60 Minutes* au transmis relatări despre livrările CIA. Presa internaţională acorda şi ea mare atenţie fenomenului. Cu fiecare nou raport, din ce în ce mai multă informaţie despre program devenea disponibilă publicului. Oameni interesaţi de echipele de livrare ale CIA pot afla acum destul de multe lucruri.

Pe măsură ce informaţia a ajuns la lumină, s-au făcut multe în privinţa programului ca întreg. Unii au caracterizat programul de livrare ca fiind o masivă conspiraţie criminală. Rapoarte mai timpurii ale presei indicau că CIA răpise mai mult de o sută de deţinuţi.[34] Din momentul în care unii dintre aceşti deţinuţi au fost în cele din urmă eliberaţi, publicul a început curînd să audă mărturii la persoana întâi de la cei care fuseseră livraţi de CIA. Aceste

relatări asigurau un anumit nivel al detalierii şi al dramei care i-a făcut pe mulţi să înceapă să acorde atenţie acestui program.

Cazul descris în acest capitol reprezintă o astfel de mărturie. În septembrie 2005, Binyam Mohammed era transferat la Guantánamo. Acolo, în noiembrie 2005, a fost acuzat de conspiraţie. Guvernul a pretins că el conspirase împreună cu agenţi Al-Qaeda sub acoperire, că s-a antrenat şi că a luptat alături de ei în Afganistan şi că mai târziu s-a întâlnit cu Jose Padilla şi Abu Zubaydah în Pakistan pentru a planifica un josnic atac cu bombe împotriva SUA care ar fi presupus, ca urmare a consecinţelor, „eliberarea prizonierilor" din Guantánamo.[35]

Prin intermediul avocatului său, Mohammed a confirmat că a recunoscut varianta guvernamentală a celor întâmplate, dar adaugă faptul că mărturisirea lui i-a fost smulsă prin forţă şi bătaie în timpul celor optsprezece luni de tortură în Maroc. El susţine acum că nimic din ceea ce a mărturisit nu este adevărat. El spune, de fapt, că nu s-a întâlnit niciodată cu Padilla sau Zubaydah şi, pentru că nu vorbea araba, nu avea cum să fi vorbit cu ei despre vreun atac cu bombă. (Guvernul pretinde că un translator a fost prezent la întâlnire în Lahore, unde se crede că Mohammed a conspirat cu Zubaydah şi Padilla.[36])

Avocatul lui Mohammed, Clive Stafford Smith, susţine că nu există nicio dovadă împotriva lui Mohammed care să nu fi fost obţinută prin tortură. Unii privesc cu scepticism povestea lui Mohammed, dar povestea lui se aseamănă foarte mult cu cele ale altor deţinuţi care au fost şi ei predaţi.

Probabil că strania asemănare a relatărilor i-a făcut pe cei care investigau situaţia să acorde atenţie programului întru totul, dar ceea ce i-a făcut pe unii să continue investigaţiile a fost brutalitatea cu care au fost predaţi oamenii. Munca echipelor de predare părea a fi neobişnuit de brutală şi aproape întotdeauna caracterizată de forţă şi tortură excesivă. Deşi munca nu părea neobişnuită dată fiind reputaţia CIA, era în mod evident caracterizată de un zel nou.

În 2004, avocaţi ai Universităţii New York şi ai Baroului New York au cercetat ceea ce se ştia despre program şi au argumentat, fără echivoc, că programul viola numeroase legi interne şi internaţionale. În ceea ce priveşte legile interne, ei au aflat că „orice autoritate desemnată să ducă la îndeplinire o livrare specială ar comite o abatere de la legile şi politica SUA". Pe plan internaţional, au aflat că programul a violat practic sute de legi şi regulamente, inclusiv obligaţii ale tratatelor la care SUA aderaseră, precum Convenţia ONU Împotriva Torturii, Convenţia Internaţională pentru Drepturile Civile şi Politice, Convenţia de la Geneva şi Convenţia Refugiaţilor din 1951. Avocaţii Universităţii New York şi ai Baroului New York au mai aflat că indivizii care au autorizat, au ajutat sau au efectuat livrări sunt pasibili de anchetă penală şi civilă fie pentru că „au ajutat sau instigat" fie pentru că „au conspirat la săvârşirea" torturii.[37] Statele de unde deţinuţii fuseseră răpiţi au început şi ele să ridice vocea, plângându-se că legile lor interne fuseseră violate.

În ciuda acordului general că versiunea CIA a programului de livrare specială era ilegală, era evident chiar de la primele rapoarte că acesta era autorizat de către preşedinte

şi justificat printr-o argumentaţie legală şi elegantă, chiar dacă demnă de o farsă. Aşa cum remarca Anthony Lewis în *New York Review of Books*, memorandumurile cu privire la tortură adresate de Bybee „semănau cu sfatul dat de către un avocat al lumii interlope unui şef mafiot despre de cum să înşele legea şi să se ferească de închisoare".[38] Din cauza influenţei executivului, instanţele SUA au refuzat constant să ia în consideraţie problemele ridicate de legalitatea programului. Acolo unde a fost posibil, administraţia Bush a invocat „privilegiul secretului de stat" pentru a-i împiedica pe judecătorii americani să cerceteze programul. Şi, până de curând, Congresul SUA chiar a refuzat să ia în dezbatere o asemenea anchetă.

Ţinând cont de toate acestea, noi oferim cititorului o serie de călătorii în care, precum în cazul unei anchete în derulare a poliţiei, încercăm să ne apropiem de programul de livrare al CIA, luând urma avioanelor sale destinate torturii.

II. PE URMELE AVIOANELOR TORTURII

CAPITOLUL 1
AVIOANE DIN HÂRTIE (FANTOMĂ)

Semnăturile. Ceva este în neregulă cu semnăturile de pe aceste documente.

Un aspect curios legat de flota de avioane a CIA este că acestea sunt mai degrabă avioane civile decât militare. Datorită legilor SUA şi a statutului CIA ca agenţie civilă, avioanele sunt proprietatea unor companii-paravan şi sunt controlate de câteva companii aviatice charter. O consecinţă a acestui lucru este că fiecare dintre aceste avioane civile lasă în urmă un şir lung şi voluminos de documente, care în mare parte sunt înregistrate în mod oficial, oricine putând să le identifice şi să le frunzărească. Noi am cerut toate aceste documente şi am început să căutăm prin ele. Sunt documente de înregistrare, certificate de zbor, documente de constituire şi înregistrare de societăţi comerciale,

chitanţe ale impozitelor, dosare ale companiilor, toate acestea fiind disponibile în cadrul agenţiilor naţionale (pentru companii) sau în cadrul Administraţiei Federale a Aviaţiei (pentru dosarele avioanelor). Şi după ce am scotocit prin toţi nămeţii de documente, ceea ce pare a nu fi la locul lui sunt semnăturile.

Până către sfârşitul anului 2004, o companie cu numele Premier Executive Transport Services deţinea două dintre cele mai active avioane ale torturii, dar vicepreşedintele companiei, o femeie pe nume „Colleen Bornt", după cum observăm noi acum, îşi scria numele diferit de fiecare dată când semna documentele. Uneori numele ei apare scris într-un mod relaxat, cursiv, şi alteori scrisul de mână se aseamănă cu mişcările bruşte ale mâinii unui copil. Semnătura lui Colleen Bornt nu pare a fi în regulă pentru că Bornt nu există. În realitate, compania în cadrul căreia lucra ea, Premier Executive Transport Services, nu este nimic altceva decât o companie fantomă, o companie-paravan. Aşa cum alţii au aflat deja, Colleen Bornt, vicepreşedintele companiei, este o fantomă. Pentru noi, semnăturile frauduloase de pe aceste documente confirmă absurditatea întregii afaceri.

Pe măsură ce am privit cu mai multă atenţie documentele companiilor şi registrele de aviaţie pe care am pus mâna, un anumit peisaj începea să se contureze. Acest peisaj anume nu se află „acolo", pe multele câmpuri de luptă ale „războiului împotriva terorismului". Peisajul pe care noi îl vedem conturat în aceste documente este mai degrabă în mod tainic şi subtil împletit în ţesătura vieţii de zi cu zi din Statele Unite. În timp ce documentele cărora

le-am luat urma, aparţinând companiei Premier Executive Transport Services, abundă în distorsiuni, direcţionări greşite şi minciuni sfruntate (ele sunt ornate şi cu semnături false, oameni care nu există şi companii fantomă în cadrul altor companii fantomă), observăm că apar şi locuri reale şi nume reale.

Unul dintre puţinele locuri reale pe care le aflăm este strada Washington, nr. 339, în Dedham, statul Massachusetts. Aceasta este adresa de pe antetul companiei Premier şi este şi adresa unei firme de avocatură oarecare, pe nume Hill şi Plakias. Colleen Bornt foloseşte această adresă, la fel şi unul dintre puţinii oameni reali care au legături cu firma Premier: avocatul firmei, Dean Plakias.

Nemaiavând pe cine altcineva să întrebăm despre compania Premier, Plakias este singurul pe urmele căruia plecăm.

* * *

Ştim că nimic nu poate să existe în vid, că până şi cele mai întunecate locuri, cele mai nesăbuite falsuri şi cele mai ascunse minciuni îşi au proprietăţile lor fizice, contradicţiile lor interne. Ne îndreptăm către Boston, unde închiriem o maşină şi o pornim către Dedham. Călătoria a început de la premisa că şi dacă adresa strada Washington nr. 339 este numai o adresă fantomă, ea tot ne-ar învăţa câte ceva despre programul de livrare specială.

Massachusetts este groaznic în această perioadă a anului. Este începutul lui martie, când vremea este un pic prea caldă pentru a mai ninge şi încă prea devreme pentru

primăvară. Străzile sunt pline de mocirlă. Cerul este de un gri intens şi plouă. Birourile firmei Premier sunt în piaţa Dedham, singurul lucru specific unui centru de oraş pe care această suburbie îl posedă. Printre clădirile din cărămidă roşie se numără brutăria Café Fresh, farmacia Wardle şi coaforul Armando Cassano. Dacă vremea ar fi mai plăcută şi dacă nu ar fi atâtea automobile SUV târându-se prin mocirla îngheţată, am putea crede că Dedham este chiar drăguţ. Clădirea de două etaje şi din cărămidă roşie de pe strada Washington numărul 339 se potriveşte cu mediul înconjurător banal. La parter se află o filială a băncii Sovereign ale cărei reclame luminoase şi bancomat incandescent aruncă reflexii strălucitoare pe trotuarul umed. După colţ este o gogoşerie Dunkin. Un steag american jerpelit atârnă pe o casă din apropiere. Birourile firmei de avocatură Hill şi Plakias, cartierul general al Companiei Premier Executive Transport Services, se află la etajul al doilea. Luăm liftul.

Decorul interior este o îmbinare între stilul colonial specific statului Massachusetts şi stilul Sharper Image: documente istorice înrămate, portrete în peniţă ai primilor colonişti şi schiţe de corăbii cu pânze atârnă pe pereţii sălii de recepţie. Firma este specializată în dreptul familiei, dar atmosfera din birouri aduce mai mult a justiţie americană de modă veche, mai degrabă tipul lui Benjamin Franklin decât cel al Regelui Solomon. Când recepţionista termină de vorbit la telefon, ne întreabă cu ce ne poate ajuta. Îi explicăm că suntem jurnalişti. „Am lăsat nişte mesaje. Putem vorbi cu cineva despre compania Premier?..."

Ne taie vorba imediat. Şi-a ridicat vocea. Devine ostilă. Presupunem că au mai încercat şi alţii, punând aceleaşi

întrebări. „Nu există nimeni cu care să puteţi vorbi despre compania Premier Executive Transport Services." Nu mai puteam face niciun interviu cu Dean Plakias, cel pe care venisem să îl întâlnim.

Dar asta nu înseamnă că nu mai este nimic de cercetat.

* * *

În clasica sa expunere din anul 1974 despre Agenţia Centrală de Informaţii, *CIA şi Cultul Informaţiei*, fostul analist CIA Victor Marchetti îşi aminteşte că Robert Amory Jr., un înalt oficial CIA, spunea că „dacă agenţia vrea să întreprindă ceva în Angola, ea are nevoie de companiile din Delaware".[1] „Companiile Delaware" la care şeful CIA făcea referire erau, de fapt, companiile fantomă. Le numea companii Delaware pentru simplul motiv că, în marea lor parte, aceste companii fantomă ale CIA se aflau în statul Delaware, unde lipsa regulamentelor corporatiste reprezintă un magnet pentru afacerile de toate tipurile. (De exemplu, cele mai multe companii americane de cărţi de credit îşi au sediul în Delaware.) Dar, adăugă Marchetti, „CIA nu a ezitat să folosească şi alte state când le-a considerat convenabile".[2]

CIA a folosit companii fantomă, „companii private" cum le denumeşte Marchetti, pentru tot felul de activităţi. Când se pregătea pentru invadarea Golfului Porcilor în 1960, agenţia a înfiinţat o staţie radio pe o insulă îndepărtată din Arhipelagul Caraibelor – Insula Swan (Insula Lebedei) – pentru a putea transmite propagandă americană în Cuba lui Fidel Castro. Postul de radio Radio Swan, aşa cum era numită staţia de către CIA, era condus de către o companie

din New York, dar a cărei adresă era la Miami, compania Gibraltar Steamship Corporation. Când invazia a primit undă verde, Radio Swan a sistat transmiterea programelor de propagandă şi a început să transmită ordine invadatorilor Golfului Porcilor şi gherilelor antiCastro din insulă. După insuccesul invaziei, agenţia a transferat drepturile de proprietate asupra postului Radio Swan unei alte companii fantomă, compania Vanguard Service Corporation, care a continuat să fiinţeze până spre sfârşitul anilor 1960.[3]

Chiar mai înainte de Golful Porcilor, CIA a folosit o altă companie fantomă pentru a construi ultrasecretul avion de spionaj U-2, la mijlocul anilor '50. Pentru a ascunde faptul că firma Lockheed era responsabilă de construirea avionului pentru agenţie, CIA l-a pus pe şeful proiectului U-2, Clarence „Kelly" Johnson, să înfiinţeze o companie pe nume „C&J Engineering" – „C&J" fiind iniţialele lui Johnson. În continuare, agenţia a plătit compania Lockheed pentru munca depusă prin scrierea de cecuri personale lui Johnson, în valoare de mai mult de un milion de dolari, bani pe care Johnson îi strecura angajatorului său. Pentru a ascunde şi pe mai departe implicarea companiei Lockheed, Johnson a creat o adresă pentru firma C&J în San Fernando Valley, California. Când mari transporturi de componente de avioane au început să sosească pe adresa unei cutii poştale neidentificate, un diriginte de poştă local a devenit bănuitor şi a început să caute date despre companie în arhivele publice. Când i-a devenit clar că C&J nu reprezenta o afacere legală, dirigintele de poştă a trimis la faţa locului un inspector pentru a afla încotro se îndreptau de fapt componentele de avioane. Lucrătorul de la poştă a sosit la poarta

diviziei Skunk Works a companiei Lockheed, şi-a amintit fostul şef al Skunk Works, Ben Rich, şi „[noi] l-am pus să semneze formulare tip secret de securitate naţională până a început să se plângă de crampe la mână".[4] În anul 1955, când unul dintre furnizorii Lockheed a înaintat o ofertă referitoare la muncă subcontractată, unul dintre subcontractanţi s-a întors cu un avertisment: „Atenţie la echipamentele astea C&J," a spus el. Ne-am interesat de ei la Dun şi Bradstreet şi n-au nici măcar o evaluare a solvabilităţii".[5] Anul următor, un pilot pe nume Francis Gary Powers s-a mutat la o bază secretă construită de C&J şi a învăţat cum să piloteze un avion U-2 deasupra Nevadei înainte de a-şi oferi abilităţile peste ocean şi, în cele din urmă, să fie doborât deasupra Uniunii Sovietice în 1960.[6]

Astăzi, companiile fantomă nu mai sunt ceva care să aparţină trecutului. Companiile fantomă din ziua de azi sunt adeseori de-abia un pic mai sofisticate decât companiile private de ieri. În anul 2003, companiile fantomă au devenit un important subiect de ştiri când o organizaţie pe nume Brewster Jennings şi Asociaţii a apărut pe prima pagină a ziarelor în legătură cu o funcţionară CIA sub acoperire, Valerie Plame. După ce a demascat-o pe Plame ca fiind agent CIA sub acoperire, comentatorul de dreapta Robert Novak a spus CNN-ului că Brewster Jennings fusese „angajatorul" lui Valerie Plame în 1999. Sursele sale de informaţie erau reprezentate de registrele contribuţiilor la campaniile electorale care indicau că Plame donase 1000 de dolari americani pentru campania prezidenţială a lui Al Gore. În registrele companiei, Plame îl înscrisese şi pe angajatorul ei, sub numele de Brewster Jennings. Într-o

manieră un pic mai sofisticată decât vechea companie C&J a anilor 1950, Brewster Jennings a ieşit basma curată în urma evaluării solvabilităţii făcute de Dun şi Bradstreet, dar odată ce Novak a dat de capătul acoperirii lui Plame, totul a început să iasă la lumină.[7]

Când Robert Amory Jr. a comentat despre „corporaţiile Delaware", el sublinia ceva mai mult decât lipsa regulamentelor corporatiste din statul Delaware. El indica faptul că CIA nu putea şi nu poate opera într-un vid sau într-o „lume neagră", complet izolată. CIA are nevoie de o infrastructură internă pentru a-şi îndeplini misiunile sub acoperire din străinătate. Într-adevăr, companiile paravan (sau fantomă) sunt o parte importantă a infrastructurii globale a CIA, probabil că la fel de importantă pentru operaţiunile sale ca şi sediile ei aflate peste graniţă. „Corporaţiile Delaware" reprezintă o parte a capacităţii CIA la fel de importantă ca şi cartierul general de la Langley, terenurile de antrenament de la Camp Peary sau reţeaua de birouri din străinătate, agenţii, bazele şi aeroporturile. Infrastructura clandestină „de acolo" nu poate exista şi funcţiona decât dacă are o infrastructură analoagă „aici".

* * *

Când CIA vrea să creeze o companie pentru a-şi desfăşura activităţile, ea trebuie să se bazeze pe acelaşi tip de mecanism pe care îl foloseşte o companie legală. Are nevoie de avocaţi, adrese, consiliu de directori, acte de înregistrare, acţiuni la bursă şi chiar bunuri. Cineva trebuie să creeze compania iar agenţiile de stat trebuie să-i autorizeze

existenţa. În cazul companiei Premier, CIA s-a folosit de serviciile unui individ pe nume Ralph L. Kissick.

Pe 10 ianuarie 1994, Premier a început să fiinţeze când avocatul Ralph L. Kissick din Washington, partener la firma de avocatură Zuckert, Scoutt & Rasenberger din Washington, a înaintat dosarul Secretarului de Stat al statului Delaware. Premier, ca şi companiile paravan descrise de Amory, era înregistrată în Delaware. Conform actelor de înregistrare din dosarul depus la Secretarul de Stat al statului Delaware, scopul firmei era „să cumpere, să vândă, să închirieze, să ipotecheze, să achiziţioneze, să deţină, să folosească, să îmbunătăţească şi/sau să opereze echipamente" şi „să întreprindă sau să se angajeze în orice activitate legală pentru care corporaţiile să se organizeze pe baza General Corporation Law of Delaware (Legea Generală de Funcţionare a Corporaţiilor Statului Delaware.")[8] Ralph L. Kissick, omul care a dat naştere corporaţiei prin completarea acelor declaraţii în 1994, are biografia unui individ foarte bine implicat în afacerile guvernamentale. A absolvit Universitatea Yale în 1962 şi la scurt timp după aceea s-a înrolat în Marină, unde a servit ca ofiţer până în 1966 şi, conform biografiei sale, a participat „la multe acţiuni la bordul flotelor de distrugătoare din Atlantic, Mediterană sau Pacific".[9] În anul 1970, Kissick s-a alăturat firmei de avocatură Zuckert, Scoutt & Rasenberger, în cadrul căreia a devenit partener în 1977. Firma Zuckert, Scoutt & Rasenberger are o activitate controversată şi admite public pe site-ul său că activităţile sale sunt „concentrate pe contracte guvernamentale, aviaţie, transport de suprafaţă şi activităţi comerciale înrudite". În cadrul unui litigiu – un

exemplu concludent al activităţii pe care o desfăşoară firma, Kissick a reprezentat un fabricant de arme pe nume Recon/ Optical Inc. împotriva guvernului Israelului într-o dispută generată de un contract.[10] Pe parcurs, Kissick a început să lucreze pentru CIA. Ştim că lucrează şi pentru Ministerul Apărării. Aşa cum se specifică şi în biografia sa corporatistă, Kissick „a contribuit la formarea şi este reprezentantul unei formaţii numeroase de avioane de linie ale SUA, care asigură servicii aeriene pe timp de pace Ministerului Apărării".[11]

Ca oricare altă companie, Premier avea nevoie şi de un consiliu de directori: oficiali şi manageri care să conducă firma. Preşedintele lui Premier era un anume Bryan P. Dyess; vicepreşedintele era Colleen A. Bornt; trezorierul era Mary Anne Phister. Un alt jurnalist care a anchetat firma Premier, Dana Priest de la *Washington Post*, a aflat de aceste nume în urma unei cercetări profunde şi a descoperit ceva remarcabil: „Numele nu ofereau nicio informaţie care iese de obicei la suprafaţă într-o astfel de cercetare: nicio adresă anterioară, niciun număr de telefon anterior sau curent, niciun dosar sau documente de afaceri sau corporatiste", relata ea.

„În plus, deşi cele mai multe nume erau legate de date de naştere din anii 1940, 1950 sau 1960, toate aveau numere de Securitate Socială cuprinse între anii 1998 şi 2003.[12] Cu alte cuvinte, în afară de Kissick, care a înregistrat firma Premier, şi avocatul din Massachusetts, Plakias, „agentul înregistrat" al lui Premier, niciunul dintre oamenii asociaţi companiei nu există de fapt – Premier este numai o colecţie de fantome.

Kissick a mai înființat și alte companii paravan pentru CIA, multe dintre ele fiind implicate în programul de livrare specială. Una dintre companii era Crowell Aviation (care are sediul tot în cadrul biroului de avocatură al lui Plakias). O altă companie era Stevens Express Leasing. Membrii consiliului director fantomă al lui Premier apăreau și în consiliile directoare ale altor companii. Un membru fantomă pe nume Phillip P. Quincannon, de exemplu, era un ofițer al companiilor Premier, Crowell și Stevens Express Leasing. Un individ pe nume Erin Marie Cobb – un ofițer al Stevens Express Leasing – a extins rețeaua companiilor false cu alte două companii paravan, Devon Holding, și Leasing și Rapid Air Transport. Aceste două companii erau creația unui alt locțiitor (mandatar) CIA; un avocat din Maryland, pe nume Douglas R. Thomas.[13] Numele acestor companii sunt strâns legate de filiera labirintică a documentelor programului de livrare.

Chiar și companiile, dacă alegem să le numim astfel, se lovesc uneori unele de altele; de exemplu, când avionul Boeing 737 de tipul Business a fost implicat în răpirea un cetățean german în Macedonia, aeronava s-a identificat controlorilor europeni ai traficului aerian ca fiind controlată nu de Premier, ci de „Stevens Express Leasing".[4]

* * *

Documente din dosarele statelor Delaware și Maryland indică faptul că Premier a fost transferată pe adresa din Dedham a lui Dean Plakias, în 1996. Apoi compania a dispărut până în 1999. Companii de aviație ale CIA precum

Premier nu pot rămâne companii fantomă prea mult timp. Ele au nevoie să achiziţioneze avioane, astfel încât, în 1999, fantoma Colleen Bornt a început să semneze documente în vederea achiziţionării unui aparat de zbor nou-nouţ de tipul Gulfstream V Jet, în numele lui Premier. În timp ce Bornt îşi semna numele fantomatic pe documentele de înregistrare ale aparatului, Premier a ieşit din hibernare şi a revenit la viaţă. Numărul de înregistrare de pe coada avionului era N379P; numărul de serie era 581.[15] Această achiziţie a avut loc cu aproape doi ani înainte de începutul „războiului împotriva terorismului". Când acest aparat Gulfstream a început să zboare după data de 11 septembrie, a primit numele de „Expresul de Guantánamo Bay" (Expresul pentru Golful Guantánamo) din cauza numeroaselor călătorii către închisoarea americană.

La câteva săptămâni după ce fusese investită cu noi puteri (şi fonduri) odată cu începutul „războiului împotriva terorismului", CIA a procurat un alt avion prin intermediul firmei Premier. Acesta era aparatul Boeing 737 Business Jet. Pe 20 decembrie 2001, o altă fantomă a firmei Premier – „Bryan P. Deyss" – finaliza achiziţionarea acestui avion nou-nouţ direct de la compania Boeing.[16]

Conform arhivei Administraţiei Federale a Aviaţiei, avionul de tip Business Jet a petrecut cea mai mare parte a anului 2002 suferind diverse operaţiuni de întreţinere şi modificări. Firma DeCrane Aircraft Systems Integration Group din Georgetown, Delaware, care se prezintă ca „[asigurând] cele mai înalte servicii pentru avioane pentru VIP-uri şi şefi de stat", a ataşat avionului o pereche de „flapsuri" – aripioare verticale de pe vârful aripilor avionului

care au scopul de a-i mări performanţa – şi a instalat un sistem auxiliar de alimentare a rezervorului. Mai târziu în acel an, firma Associated Air Center din Dallas, Texas, a instalat un „decor interior" şi un sistem canadian de antene Marconi SATCOM în interiorul avionului.[17] Entuziaşti ai aviaţiei urmau să observe diverse „umflături" şi „antene" – semne ce trădau sistemele de comunicaţie îmbunătăţite – pe fuselajul avioanelor.

* * *

Nimeni nu ar fi trebuit să observe munca secretă îndeplinită de avioanele firmei Premier, dar imediat ce acestea au început să se învârtă în jurul lumii după data de 11 septembrie, au fost implicate într-o serie de incidente care le-au făcut să iasă în evidenţă într-o manieră suspectă.

Primul incident s-a petrecut pe 23 octombrie 2001 la Karachi, în Pakistan. În jurul orei 2:40 a.m., o maşină Toyota Sedan închiriată a sosit într-un colţ liniştit al aeroportului. Un grup de agenţi mascaţi ai Serviciului de Spionaj şi Informaţii Inter-Servicii al Pakistanului, ISI, au scos din Toyota un om încătuşat, pe nume Jamil Qasim Saeed, Mohammed şi l-au predat unui grup de americani care aşteptau lângă un avion alb tip Gulfstream V. Prizonierul era un student în microbiologie yemenit, bănuit a fi implicat în bombardarea navei Cole aparţinând SUA, în octombrie 2000. Niciunul din procedeele obişnuite de deportare sau extrădare nu a avut loc – americanii pur şi simplu l-au înşfăcat pe individ, l-au îmbrâncit în avionul care aştepta şi plănuiau să dispară în noapte în cadrul unei operaţii menite

să fie îndeplinită în câteva minute.[18] (La acea dată, nimeni nu ştia încotro se îndrepta avionul, deşi rapoarte ulterioare au indicat Iordania ca destinaţie a avionului.)[19]

Dar apărea o problemă: operatorii avionului refuzaseră să plătească taxele de aterizare percepute de aeroport. Prin urmare, controlorii de trafic aerian nu i-au acordat avionului Gulfstream permisiunea să decoloze. Avionul stătea pe pistă nemişcat. Ofiţeri ai Serviciului de Spionaj Pakistanez au intervenit în cele din urmă, forţând oficialii aeroportului să renunţe, iar aparatului Gulfstream i s-a permis să decoleze.[20] Dar incidentul atrăsese atenţie. Trei zile mai târziu, jurnalistul pakistanez Masood Anwar a aflat de incident şi a publicat numărul de înmatriculare de pe coada avionului care fusese văzut aşteptând pe pistă în acea noapte. Era avionul cu numărul de înmatriculare N379P aparţinând firmei Premier, Expresul de Guantánamo Bay.[21] Acest număr de pe coada avionului era ceva simplu, inofensiv, dar pornind de la acest lucru simplu, Anwar a început să urmărească un fir care, în mâinile altor jurnalişti, urma să dea la iveală din ce în ce mai multe indicii ale programului de livrare specială.

Pe 18 decembrie 2001, la opt săptămâni după răpirea din timpul nopţii de la Karachi, Expresul de Guantánamo al lui Premier şi-a făcut din nou apariţia – de data aceasta la Bromma, în Suedia. La începutul zilei, Poliţia de Securitate Suedeză, Sakerhetpolisen (SÄPO), interceptase şi arestase un bărbat pe nume Ahmed Agiza, în timp ce se întorcea acasă de la nişte cursuri de limba suedeză în Karlstad. Au mai arestat şi un alt bărbat, pe nume Mohammed Zery care, în momentul arestării sale, era la cumpărături în Stockholm.

După câteva ore, un agent SÄPO a telefonat staţiei de poliţie de la aeroportul Bromma, cerând asistenţă în privinţa a doi terorişti care urmau să sosească în curând la aeroport. La nu mult timp după aceea, un grup al SÄPO a sosit la aeroport şi i s-a făcut semn cu mâna să intre în aeroport. Pe urmă, doi americani în haine civile şi-au făcut apariţia la postul de poliţie al aeroportului şi s-au învârtit pe acolo pălăvrăgind cu autorităţile suedeze. Poliţistul suedez Paul Forell îşi aduce aminte că a crezut că aceştia erau de la ambasada americană. În seara aceea, aparatul Gulfstream V al companiei Premier a aterizat pe pistă. Un ofiţer suedez s-a dus să primească echipa formată din aproximativ şase mascaţi şi doi egipteni. „Le-am spus că nu este nevoie să poarte cagule pentru că nu este nimeni în preajmă", îşi aduce aminte ofiţerul, dar ei nu şi-au dat jos cagulele. La scurt timp după aceea, o maşină a SÄPO a sosit la Poarta K. Apoi, Agiza şi Zery, încătuşaţi, au fost duşi la postul de poliţie al aeroportului. Americanii mascaţi îi aşteptau.[22]

Mai devreme în acea zi, miniştri ai guvernului suedez avuseseră o întâlnire ad-hoc în cadrul căreia au votat să-i expulzeze pe Agiza şi Zery pe baza unor probe secrete venite în parte de la serviciul de spionaj extern, deşi guvernul suedez a refuzat să divulge probele sau să spună de unde vin. SÄPO voia să îi expulzeze pe cei doi cât mai repede posibil – astfel încât ei să nu aibă posibilitatea de a face apel la extrădarea lor – şi încercase să rezerve un zbor charter către Egipt la o companie pe nume Air Executive. Cu toate acestea, avionul nu putea să decoleze mai devreme de dimineaţa următoare. Agenţii SÄPO au considerat că aspectul acesta presupunea prea mult timp, astfel că au cerut

ajutorul CIA. CIA a spus suedezilor că dispuneau de un avion cu reacţie particular care aşteaptă în Cairo pentru exact astfel de operaţiuni – un avion care ar putea zbura în orice moment. La ora 2:30 în acea după-amiază, aparatul Gulfstream al lui Premier, Expresul de Guantánamo, a decolat de la Cairo.[23]

Chiar înainte de aterizarea avionului în Suedia, tensiunea dintre CIA şi autorităţile suedeze începuse să crească. În timp ce aşteptau pe aeroport, oficialii ambasadei americane i-au informat pe suedezi că nu era spaţiu suficient pentru ei ca să îi însoţească pe prizonieri la Cairo. Suedezii au protestat şi în cele din urmă li s-au dat două locuri. Un ofiţer suedez de securitate a considerat „că CIA intra pe teritoriul nostru".[24]

Când Agiza şi Zery au sosit la aeroport, americanii au insistat ca aceştia să fie percheziţionaţi la piele. Suedezii au protestat încă o dată – ei deja îi percheziţionaseră şi încătuşaseră pe prizonieri. Căpitanul avionului le-a spus că aparatul nu va decola dacă suedezii nu permit echipajului să conducă operaţiunile în felul lor. În tăcere şi comunicând prin semnale făcute cu mâna, americanii au rupt hainele prizonierilor şi i-au percheziţionat, în timp ce un alt agent făcea fotografii. Americanii au introdus supozitoare în anusurile lui Agiza şi Zery, le-au pus scutece, i-au îmbrăcat în costume gri de paraşutişti şi le-au acoperit faţa cu cagule. Apoi agenţii i-au legat pe Agiza şi pe Zery cu nişte hamuri în interiorul avionului. La ora 9:49 p.m., avionul se întorcea la Cairo. „Totul s-a derulat în linişte", îşi aduce aminte ofiţerul suedez Paul Forell. „Mi-am zis: au mai făcut aşa ceva şi înainte".[25]

Când Agiza şi Zery au ajuns în Egipt la ora 3 a.m., a început imediat o serie de interogatorii brutale ale securităţii egiptene. Conform membrilor de familie, procurorilor şi diplomaţilor suedezi, cei doi bărbaţi au relatat că au fost torturaţi de mai multe ori timp de mai multe luni de zile – inclusiv prin administrarea de şocuri electrice de la electrozi lipiţi pe corpul lor, o formă de tortură inventată pentru a nu lăsa urme pe trupul victimei.[26]

După aproape doi ani în închisoare, egiptenii l-au eliberat pe Zery în octombrie 2003. Ajunseseră la concluzia că nu avea legături importante cu terorismul, dar i-au interzis să părăsească satul său natal din Egipt şi, cu toate acestea, l-au ţinut sub supraveghere constantă. În aprilie 2004, guvernul egiptean l-a condamnat pe Agiza la 25 de ani de închisoare pentru calitatea sa de membru al Jihadului Islamic, o organizaţie ilegală în Egipt. Procesul s-a derulat cu uşile închise. Agiza susţine că a întrerupt legăturile cu Jihadul Islamic la începutul anilor '90 şi nicio dovadă care să contrazică acest lucru nu a fost prezentată publicului.[27]

În mai 2004, jurnaliştii suedezi care se documentau cu privire la răpirea lui Agiza de la suedezi au descoperit legăturile avocatului din Massachusetts, Dean Plakias, cu misteriosul aparat de zbor folosit pentru această operaţiune. Jurnalistul Fredrik Laurin l-a putut găsi pe Plakias la telefon. Avocatul i-a pomenit lui Laurin de o anume „Mary Ellen McGuiness", al cărei cod poştal, 703, indica faptul că ea se afla în zona nordică a Virginiei. Laurin se dădea drept un potenţial client interesat în a închiria un avion în sistem charter, dar McGuiness i-a spus jurnalistului că „noi închiriem în sistem leasing numai guvernului Statelor Unite" şi că avionul era deja „închiriat lor pe termen lung".[28]

„Lăsaţi-mă să văd dacă nu pot găsi pe cineva care să vă sune înapoi", a spus ea. Cincisprezece minute mai târziu, telefonul lui Laurin a sunat. La telefon era Mikael Londström de la SÄPO, care se interesa de apelul lui Laurin către „autorităţi SUA", al căror nume nu este menţionat.[29]

* * *

Seminţele programului de livrare au fost plantate prima oară în anii '80 şi operaţiunile au început în anii '90. Ceea ce înseamnă că programul a germinat în timpul administraţiei Reagan şi a fost adus la viaţă în timpul lui Clinton. Odată cu începutul „războiului împotriva terorismului", proporţiile sale au explodat peste noapte, dar programul era deja bine împământenit.

Foarte des se uită că „războiului împotriva terorismului" nu a început sub administraţia Bush, ci sub cea a lui Ronald Reagan.[30] Terorismul internaţional a devenit pentru prima dată un subiect important pentru politica externă americană după o succesiune de atacuri teroriste asupra americanilor din străinătate. În 1983, un terorist sinucigaş a atacat Ambasada Americană din Beirut, omorând şaizeci şi trei de oameni şi rănind mai mult de o sută. Mai târziu în acelaşi an, 241 de puşcaşi americani au fost omorâţi de o bombă amplasată într-o maşină, tot în Beirut. În 1984, teroriştii l-au răpit, torturat şi omorât pe şeful filialei CIA din Beirut, William Buckley. În 1985, teroriştii au deturnat vasul de croazieră Achille Lauro în largul coastei Egiptului, omorând un pasager american; la începutul acelui an, un scafandru al Marinei Statelor Unite a fost executat când

membri ai Hezbollahului au deturnat zborul TWA 847 de la Atena la Roma; atacuri cu bombă la aeroporturile din Roma şi Viena au mai omorât câţiva alţi americani.

În cursul acestui val de atacuri teroriste împotriva americanilor, în 1986 Congresul a împuternicit FBI-ul să investigheze atacurile împotriva americanilor, atacuri care s-au desfăşurat în afara Statelor Unite. Trei ani mai târziu, FBI-ul a fost împuternicit să extrădeze oameni din ţări străine fără acordul ţărilor gazdă.[31] Dar chiar şi înainte de aceasta, în 1981, preşedintele Reagan a semnat Ordinul Executiv cu numărul 12333, care împuternicea CIA „să asigure echipament de specialitate, cunoştinţe şi asistenţă tehnice sau personal expert pentru a fi folosit de orice departament sau agenţie". De asemenea, se acorda agenţiei, deşi împiedicată de lege să efectueze arestări, dreptul de „a asigura orice altă asistenţă sau cooperare cu autorităţile de menţinere a legii, care nu sunt în afara legilor în vigoare".[32] Concomitent, o forţă de intervenţie condusă de vicepreşedintele şi fostul şef CIA – George H.W. Bush recomanda crearea unui Centru Contra Terorismului (CTC) în cadrul CIA, unde reprezentanţi ai diverselor agenţii guvernamentale puteau consolida eforturile şi colabora în privinţa antiterorismului. Centrul urma să facă legătura între Directoratul de Operaţiuni al CIA (braţul acţiunilor sub acoperire al CIA) şi Directoratul de Spionaj (braţul analitic al agenţiei). Deşi CTC urma să emită analize şi rapoarte, el se axa numai pe operaţiuni.[33]

Înaintea celui de al doilea „război împotriva terorismului" al administraţiei Bush, livrarea cea mai importantă a avut loc pe 8 februarie 1995, când agenţi ai Forţei de

Intervenţie Comună Împotriva Terorismului a FBI-ului au luat în custodie de la autorităţile pakistaneze pe Razmi Yousef, pe care Departamentul de Stat îl descria ca pe „cel mai căutat om din întreaga lume" pentru rolul lui în atentatele de la World Trade Center din 1993. Cu o zi înainte, comandouri pakistaneze îl capturaseră pe Yousef la casa de oaspeţi Su Casa din Islamabad. Fusese fugar timp de câţiva ani, ascunzându-se în Filipine şi Pakistan. Agenţi ai Centrului Contra-Terorismului al CIA însărcinaţi cu depistarea lui Yousef descoperiseră o pistă importantă cu o lună mai înainte. Când a izbucnit un incendiu la apartamentele vilei Tiffany din Manila, poliţia filipineză l-a găsit pe unul din prietenii din copilărie ai lui Yousef, Abdul Hakim Murad, într-un apartament pe care Yousef tocmai îl părăsise. Ei au găsit şi urme ale materialelor din care se fabrică bombe şi laptopul lui Yousef, cu un set de fişiere de calculator criptate. Fişierele din laptopul lui Yousef conţineau dovezi ale unui complot ce avea scopul de a arunca în aer avioane comerciale americane deasupra Pacificului. Poliţia filipineză a trecut la torturarea lui Murad timp de şaizeci şi şapte de zile, generând numeroase „mărturisiri" pe care un ofiţer filipinez le-a descris mai târziu ca fiind invenţii de-ale poliţiei, pe care Murad le-a recunoscut pentru a pune capăt durerii.

Un an mai târziu, Yousef, Murad şi un al treilea bărbat, Wali Khan Amin Shah, au fost judecaţi şi acuzaţi de conspiraţie într-un tribunal federal din New York. Dar Yousef făcea parte dintr-o reţea mai extinsă de oameni ale căror nume nu erau încă cunoscute majorităţii americanilor în 1996 – casa sa de oaspeţi din Pakistan era susţinută cu

fonduri de la Osama Bin Laden şi apartamentul din Manila aparţinea lui Khalid Sheikh Mohammed, „arhitectul" lui 11 septembrie.[34]

În 1995, Casa Albă a susţinut din nou şi a extins programul de livrare care era în dezvoltare. Terorimul apărea iarăşi în conştiinţa naţiunii: după ce Ramzi Yousef a fost arestat, el a revendicat numeroase atentate pe care le planificase. Ameninţările lui umpleau paginile ziarelor şi când, în aprilie 1995, clădirea federală din Oklahoma City a fost aruncată în aer, mulţi comentatori au aruncat iniţial vina în mod incorect pe teroriştii islamici. Mai târziu a avut loc şi atacul cultului japonez Aum (al Supremului Adevăr) asupra metroului din Tokio. Aceste incidente au îndemnat administraţia Clinton să revadă pentru prima dată politicile cu privire la terorism, ceea ce a dus la Directiva Prezidenţială numărul 39: „Când teroriştii căutaţi pentru violarea legilor SUA sunt peste graniţe, returnarea lor pentru a fi acuzaţi reprezintă o problemă de maximă prioritate... returnarea suspecţilor prin forţă poate fi pusă în practică fără cooperarea guvernelor gazdă". Cu alte cuvinte, programul de livrare a fost din nou susţinut şi Statele Unite şi-au exprimat din nou angajamentul faţă de el.

Dar programul de livrare se ghida încă în mare parte pe abordarea de tipul „aplicare a legii" cu privire la terorismul internaţional, iar pregătirea pentru o livrare presupunea punerea sub acuzare a unui suspect, găsirea cooperării din partea ţării gazdă unde suspectul era bănuit că se ascunde şi angajarea într-o răpire clandestină numai când ţările gazdă se dovedeau necooperante.[35] Dar chiar când FBI-ul prelua conducerea acestor „livrări către justiţie",

aşa cum deveniseră în mod colocvial cunoscute aceste livrări în Statele Unite, CIA începuse un alt program de livrare – „livrarea specială".

Cu toate acestea, existau convingeri puternice care susţineau că procedurile operative ale CIA erau fundamental incompatibile cu reglementările unui proces pe teritoriul SUA. Şeful noului serviciu „Bin Laden" al CIA, Michael Scheuer, descria frustrarea: „Noi ştiam unde se aflau aceşti oameni, dar nu îi puteam captura pentru că nu aveam unde să îi ducem".[36] Răspunsul administraţiei Clinton la acest impas a fost să autorizeze CIA să ducă prizonierii într-o terţă ţară, de obicei Egipt. În practică, lucrul acesta presupunea „dispariţii" şi, inevitabil, tortură. Egiptul asigura o soluţie evidentă dilemei CIA. Cu excepţia unei scurte perioade de timp la începutul anilor '80, ţara era condusă prin „legi de urgenţă" din 1967 – legi care consolidau puterea preşedintelui şi care autorizau autorităţile egiptene să reţină suspecţi pe perioade lungi de timp fără proces, să trimită civili „Tribunalelor de Stat pentru Siguranţă în caz de Urgenţă", să cenzureze media în numele securităţii naţionale şi să interzică activităţi politice neautorizate. Închisorile egiptene sunt celebre pentru tortură. Dar Egiptul este şi al doilea cel mai mare recipient al ajutorului extern al SUA şi CIA a menţinut colaborări strânse cu celebra poliţie secretă egipteană, Mukhabarat. Liderul egiptean Hosni Mubarak se lupta cu extremiştii islamici în propria ţară de când preluase puterea după asasinarea, în 1981, a lui Anwar Sadat de către membrii ai Jihadului Islamic. Era foarte convenabil faptul că mulţi dintre membrii suspectaţi ai organizaţiei în dezvoltare a lui Bin Laden, Al-Qaeda, întâmplător

erau egipteni. CIA a spus clar celor de la Mukhabarat că are toate resursele de care avea nevoie (inclusiv o flotă de avioane) pentru a găsi şi captura suspecţi terorişti – avea nevoie numai de un loc unde să-i aducă. Egiptul a fost de acord cu planul. Pe 13 septembrie 1995, CIA l-a capturat pe suspectul de terorism Talaat Fouad Qassem în Croaţia şi l-a trimis la Cairo. De Qassem nu s-a mai auzit nimic de atunci; se crede că a fost executat.[37]

În următorii câţiva ani, Scheuer şi colegii săi din cadrul Centrului de Contraterorism al CIA au oficializat programul de livrare. În 1997, au înfiinţat o Sucursală a Livrărilor în cadrul centrului.[38] Ei au înfiinţat echipe în mod specific antrenate să conducă operaţiuni de livrare. Livrarea a devenit o calitate instituţională – ceva ce CTC-ul putea să îndeplinească. CTC-ul nu îşi făcea deloc iluzii asupra faptului că prizonierii săi puteau fi torturaţi în Egipt sau în orice altă ţară unde erau trimişi. „De fiecare dată când se lua decizia executării unei livrări", îşi amintea Scheuer, „noi le reaminteam avocaţilor şi iniţiatorilor de politici că Egiptul este Egiptul şi că Jimmy Stewart nu a jucat niciodată în filmul *Domnul Smith merge la Cairo*.[39] Avocaţii şi iniţiatorii de politici din cadrul administraţiei, spunea Scheuer, „au introdus un detaliu legal insistând ca fiecare ţară în care agenţia trimitea un deţinut trebuia să jure că avea să trateze deţinutul conform regulilor propriului sistem legal".[40] În februarie 2002, George Tenet a mărturisit că SUA participaseră la livrarea a două duzini de terorişti începând cu iulie 1998 – unii dintre ei au fost aduşi în SUA şi li s-a intentat proces, a spus el, dar cei mai mulţi au fost duşi în alte ţări.[41] Doi ani mai târziu, Tenet a mărturisit Comisiei

11 septembrie că CIA participase la şaptezeci de livrări înainte de 11 septembrie 2001.[42] În 2002, la un an după ce administraţia Bush împuternicise CIA cu puteri „excepţionale", şeful Centrului Contraterorist al CIA, Cofer Black, depunea o mărturie faimoasă cu privire la „flexibilitatea operaţională" a Centrului Contraterorist: „Acesta este un domeniu strict secret. Tot ce vreau să spun este că a existat un «înainte de 11 septembrie» şi un «după 11 septembrie». După 11 septembrie mânuşa a fost aruncată".[43]

* * *

Când, la începutul anului 2005, *60 Minutes* vizita birourile firmei de avocatură Hill şi Plakias, cei de la emisiune au denumit firma Premier un „punct mort". În câteva privinţe chiar era, dar informaţia pe care am reuşit să o adunăm despre companie este instructivă deoarece asigură un important studiu de caz cu privire la structurile care activează în cadrul programului de livrare specială al CIA. Deşi compania Premier nu era un produs al lui 11 septembrie sau o nou-înfiinţată companie paravan, era cu siguranţă un element activ al programului de livrare, şi important în privinţa felului în care programul funcţiona.

Cercetătorii şi jurnaliştii au putut cerceta avioanele firmei Premier datorită unei contradicţii ciudate cu privire la felul în care CIA este înfiinţată. Deoarece activitatea CIA, inclusiv programul de livrare este condusă prin mijloace civile – agenţia poate angaja şi asistenţă din partea armatei, dar ea nu este o ramură a armatei, CIA şi-a desfăşurat în mod tradiţional multe dintre activităţi la vedere. Agenţii

săi pretind a fi angajaţi ai ambasadei, contractele lor de muncă arată ca şi cum ar fi de la companii legale, iar avioanele lor se comportă ca avioane charter.

În privinţa avioanelor CIA, agenţii CIA au un avantaj distinct faţă de omologii lor din armată. Avioane cu reacţie, tip business, precum cele care aparţin firmei Premier au un alt fel de camuflaj decât avioanele militare de acelaşi fel. Ele arată extrem de obişnuite. Când un transport al armatei SUA aterizează într-un anume loc din lume, oamenii îl observă şi în mod inevitabil se întreabă ce face armata SUA într-o anumită locaţie. Avioanele de tip business nu au aceleaşi probleme – ele nu atrag atenţia asupra lor şi identificarea unui avion civil neobişnuit necesită o familiarizare profundă cu normele aviaţiei civile.

Utilizarea avioanelor civile permite CIA să se folosească de convenţiile naţionale şi internaţionale. Avioanelor civile li se acordă o mai mare flexibilitate operaţională decât celor militare, datorită unor acorduri internaţionale numite în mod colectiv Convenţia Privind Aviaţia Civilă Internaţională, mai bine cunoscută drept Convenţia Chicago. Convenţia Chicago acordă avioanelor civile dreptul de zbor asupra unui spaţiu controlat de naţiunile semnatare. În general, avioanele civile nu au nevoie de permisiunea specifică de a intra în spaţiul aerian al altei ţări – un pilot privat din Montana poate, de exemplu, să zboare în spaţiul aerian canadian după bunul plac, cu condiţia ca el să respecte regulile de zbor. Convenţia Chicago nu se aplică zborurilor militare, care întotdeauna au nevoie de permisiune specifică pentru a intra într-un spaţiu aerian străin.[44] Încă o dată, să fii civil îţi asigură un grad de „acoperire" şi un grad de flexibilitate.

Una dintre ironiile cu privire la firmele paravan este că acestea trebuie să depună un efort minim pentru a semăna cu companiile obişnuite şi aceasta presupune lăsarea în urmă a multor documente pe care am putut să le urmărim. Aceste documente ale companiei nu reprezintă un secret. Adaugă un avion operaţiunilor unei anumite companii şi atunci urma documentelor creşte exponenţial. Deoarece industria de avioane este reglementată de multe regulamente, FAA (Administraţia Federală a Aviaţiei) păstrează dosarele de înmatriculare ale tuturor avioanelor înregistrate în SUA şi ţine şi evidenţa tuturor modificărilor efectuate la avioanele civile. Toate aceste documente şi dosare, menite să asigure calitatea şi prezenţa acestor avioane pe cer, cât şi identitatea celor care le pilotează sunt accesibile publicului. Dacă vrea cineva să cunoască istoricul unui avion pe care se gândeşte să îl cumpere, sau nu este sigur de calitatea unui anume avion, dosarele sunt deschise pentru a asigura informaţia.

Unul dintre primii jurnalişti din Statele Unite care a mers invers pe firul numărului de înmatriculare de pe coada Expresului de Guantánamo, ajungând până la firma de avocatură a lui Dean Plakias, a fost Farah Stockman, de la *Boston Globe*. Ea i-a putut lua un interviu lui Dean Plakias înainte ca acesta să refuze să mai vorbească cu presa. Întâlnindu-l pe Plakias, ea a descoperit un om cu aerul unui avocat obişnuit dintr-o suburbie. „De fapt, el este un avocat specializat în divorţuri", ne-a declarat Stockman prin telefon de la biroul său din Washington D.C. „Nu am nicio idee de ce CIA a ales să se ascundă în spatele lui Dean Plakias sau cât de mult îl plătesc", a spus ea. În timp ce îşi

pregătea articolul pentru *Globe*, unul dintre lucrurile pe care Stockman voia să le scoată în evidenţă era faptul că infrastructura avioanelor de tortură era în mod excepţional banală: Plakias era un tip obişnuit, tipul de om „care îşi ia copiii la o partidă de fotbal". Dar Plakias a insistat că nu doreşte să-şi etaleze viaţa personală în articolul lui Stockman şi a refuzat să răspundă la majoritatea întrebărilor privind legăturile sale cu companiile paravan.[45]

Şi cu toate că Stockman a văzut că Plakias era un individ destul de plăcut, ea a aflat destul de puţin despre compania Premier. „Am întrebat de ce compania se mutase din Delaware în Massachusetts, dar el nu dorea să dea prea multe detalii", ne-a spus ea. Stockman încă nu ştie cum sau de ce compania Premier a ajuns în acest colţ al zonei suburbane a statului Massachusetts sau cât de mare este implicarea lui Plakias în afacerile companiei. „Chiar a avut Plakias vreo legătură cu livrările?", s-a întrebat Stockman. „Nu am niciun indiciu că el ştia ce se întâmplă, dar cu siguranţă ştia că lucra pentru CIA."[46]

CAPITOLUL 2
UN ORAŞ NUMIT SMITHFIELD

Micul oraş Smithfield se află la o oră şi jumătate de mers de Raleigh, Carolina de Nord. Este un oraş cuibărit între nesfârşiţi acri de spini în formă de fus şi curenţii slabi şi noroioşi ai râului Neuse. În oraş, compania Aero Contractors îşi duce activitatea la vedere. Aero lucrează pentru CIA şi mulţi dintre angajaţii lor locuiesc în oraş. Ai putea spune că Smithfield este oraşul unei companii şi noi suntem interesaţi să vedem totul cu ochii noştri.

Pe măsură ce ne îndreptăm către oraş, care are aproximativ douăsprezece mii locuitori, şi este situat în Comitatul Johnston din zona rurală, încep să apară unul după altul semne ilustrând un etos local. Un bar numit The Last Resort (Ultima Resursă sau Ultimul Loc de Întâlnire), care se află la periferia oraşului, este drapat cu steagurile confederate.

Pretutindeni se pot vedea monumente în memoria războiului. Tribunalul comitatului, care este închis în Vinerea Mare, este împodobit cu cinci astfel de monumente şi plăci comemorând două bătălii diferite ale Războiului Civil. Vizavi, Compania Riverside Coffee expune o scrisoare de mulţumire înrămată din partea unor membri ai unei companii militare staţionată la Fortul Bragg din apropiere. Pe măsură ce ne apropiem de centrul oraşului, vedem reclame luminoase care declară în permanenţă ca Iisus este Domnul, că El ne Salvează şi că blestemul veşnic se află la distanţă de numai câţiva paşi greşiţi. Peste tot sunt biserici.

Dar uneori lucrurile sunt greşite în Ţara lui Dumnezeu: multe romane şi filme de groază sunt pline de clişee despre oraşele mici. În astfel de poveşti, oraşele mici ascund adesea un secret adânc şi înspăimântător. Şi deşi ceea ce se întâmplă la Aeroportul Comitatului Johnston nu se prea aseamănă cu ceea ce se întâmplă în *Children of the Corn* (*Copiii Grânelor*), nu este nici foarte departe. Smithfield, ca orice alt oraş mic, ascunde câteva lucruri care mai bine rămân nespuse.

Pe noi ne interesează ce se întâmplă la aeroportul local. Aeroportul Johnston County este un aeroport regional mic, la periferia lui Smithfield. Este un pic mai mult decât o pistă, aflat lângă un grup de hangare, remorci şi magazii. Cele mai multe avioane găzduite aici sunt aparate Cessna, pilotate de piloţi amatori locali, entuziaşti ai aviaţiei. Compania Aero Contractors Ltd. îşi duce activitatea în afara aeroportului. Îşi conduce operaţiunile dintr-un loc situat la sud de pista de aterizare, la capătul unei străzi numite Charlie Day Memorial Drive. (Numele străzii face referire la activitatea

firmei Aero Contractors: Charlie Day a fost un mecanic care a lucrat pentru firma paravan Air America a CIA.) În timp ce companii paravan precum Premier Executive Transport Services deţin de fapt flota avioanelor torturii a CIA, Aero Contractors este una dintre companiile care le controlează şi le pilotează.

Astfel se face că acest mic aeroport rural aflat în inima comitatului Johnston este ultima staţie a nenumăratelor zboruri ale programului de livrare al CIA. Pentru unul dintre avioanele de tortură cele mai infame, aparatul Gulfstream V, cunoscut drept Expresul de Guantánamo, acest loc i-a fost casă timp de cinci ani. O flotă mică de avioane tip Casa, cu turbo propulsie, făcute de spanioli, şi care au fost zărite peste tot în lume, este mereu staţionată aici. Un aparat Twin Otter, cu numărul de înmatriculare de pe coadă N6161Q, controlat de firma Aero, face zboruri regulate către zonele de antrenament ale CIA de la Camp Peary. Aero Contractors controlează şi infamul avion Boeing 737 Business Jet de pe un aeroport din apropiere, aflat în Kinston, Carolina de Nord.

* * *

Walt şi Allyson Caison sunt câţiva dintre puţinii locuitori ai comitatului Johnston care doresc să vorbească cu noi despre operaţiunile CIA de pe aeroportul local. Se exprimă deschis pe marginea subiectului şi sunt foarte critici. Ca doi credincioşi profund ataşaţi valorilor creştine, soţii Caison au fost tulburaţi când în emisiunea de ştiri *60 Minutes* a prezentat cazul lui Khaled El-Masri, în mai 2005.

El-Masri este cetăţean german, răpit în timpul unei vacanţe în Macedonia; în cele din urmă, a fost dus într-o închisoare secretă a CIA din Afganistan şi torturat. Emisiunea *60 Minutes* a implicat firma Aero Contractors şi Aeroportul Johnston County în această dispariţie şi tortura care a urmat. În timp ce piloţii şi personalul companiei Aero care trăiesc în aceeaşi comunitate ca şi soţii Caison probabil că nu au răpit suspecţi de terorism de pe stradă – şi nici nu se poate crede despre ei că au torturat pe cineva – ştim totuşi că ei au pilotat avioanele implicate în dispariţii de persoane. Iar Walt şi Allyson ştiu că părinţii prietenilor copiilor lor au dus prizonierii cu măşti pe faţă, drogaţi şi cu cătuşe la mâini în cele mai întunecate zone ale războiului contra terorismului. Mai mult, aceste zboruri se întorceau mereu la Smithfield; baza avioanelor torturii se afla în spatele curţii soţilor Caison.

Walt, un psiholog între două vârste, cu o mustaţă stufoasă şi ochi blânzi, aflase de aeroport de mult timp. Aflase pentru prima oară de firma Aero Contractors în timpul unei tabere de cercetaşi unde se afla împreună cu fiul său. Într-o noapte, târziu, în timp ce stăteau în jurul focului, unul dintre taţi a adus vorba de „operaţiunile CIA de la aeroport". Walt nu a dorit să continue subiectul pentru a nu ofensa conservatorismul profund al celorlalţi bărbaţi. Prezenţa CIA în oraşul Smithfield era un secret ştiut de toată lumea, spuse Walt. „Tot oraşul ştie de ani de zile că există aici o companie care conduce operaţiunile CIA."[1]

„Am ajuns la această concluzie dintr-o perspectivă bazată pe credinţă – ce este bine este bine", ne-a spus Allyson.[2] Soţii Caison îşi înţeleg credinţa ca pe ceva care

conţine un mesaj de dreptate, o obligaţie de a se ridica împotriva nedreptăţii şi de a-i trata pe oameni cu decenţă indiferent de faptele lor. Cu greu îţi puteai imagina ceva mai necreştin decât dispariţia şi torturarea oamenilor, argumentau ei. Dar prezenţa companiei Aero în comitat, fără să mai pomenim de activitatea în care era implicată compania, nu era un subiect de dezbatere publică, ne-au mărturisit ei. Singurul subiect de discuţie al vecinilor soţilor Caison şi al enoriaşilor bisericii ridica problema dacă Biblia permite tortura. Unii dintre enoriaşii bisericii de care aparţineau şi soţii Caison erau destul de convinşi că Biblia permite tortura. Ei atrăgeau atenţia asupra faptului că Dumnezeu, în Cartea Revelaţiei, a comandat valurilor de lăcuste să-i tortureze pe necredincioşi.

Pentru Walt şi Allyson Caison, discuţiile despre dispariţiile şi tortura din comitatul Johnston sunt mai puţin abstracte decât cele din paginile ziarelor *Washington Post* sau *New York Times*. A vorbi despre tortură în oraşul Smithfield este ca şi cum ai condamna acţiunile unui vecin. Toţi cei din Smithfield se cunosc reciproc, îşi cunosc vecinii şi vecinii vecinilor lor. Iar compania Aero este un mare angajator în regiune. Pentru soţii Caison, faptul de a fi vorbit cu noi despre tortură se înrudea cu a-i acuza pe concetăţenii lor de participare la o conspiraţie satanică. Mai mult decât atât, sorţii erau împotriva disidenţilor. Consiliul de administraţie al companiei Aero, ne-au spus ei, este format din oamenii de afaceri din oraş, din reprezentanţi ai bisericilor, avocaţi şi alţi membri proeminenţi ai acestei mici comunităţi. Diaconul de la biserica soţilor Caison a făcut

parte din consiliul de administraţie al companiei Aero, aşa cum au făcut parte şi „alţi membri respectaţi ai comunităţii", spuse Allyson.

* * *

Directorul adjunct al companiei Aero Contractors, cel care de fapt conduce compania, este un bărbat pe nume Bob Blowers. Şi ca şi mulţi dintre cei implicaţi în programul de livrare specială, el susţine că Aero Contractors nu are nicio legătură cu CIA, cu atât mai puţin cu torturile şi dispariţiile. Când presa locală a început să pună întrebări despre Aero, Blowers a insistat că firma era o firmă de echipamente pentru zboruri charter care nu avea nimic de-a face cu transportarea celor suspectaţi de terorism în jurul globului. „Acele avioane erau pilotate de piloţi civili", a comentat el în ziarul *Smithfield Herald*. „Niciunul dintre angajaţii noştri nu a fost în străinătate.... Chiar nu înţeleg de unde atâta vâlvă."[3] Când ziarul *New York Times* a mers pe urma celor dezvăluite de emisiunea *60 Minutes*, Blowers a recunoscut o legătură cu guvernul: „Noi facem afaceri cu guvernul de mult timp şi nu vorbim despre acest aspect."[4] Până în 2006 Blowers încetase în totalitate să mai vorbească presei. „S-au spus deja destule", a comentat Lamar Armstrong, avocatul companiei, refuzând cererea noastră de a-i lua un interviu.

Dar insistenţa cu care Blowers repeta că firma pentru care lucrează nu este decât o companie de zboruri charter este puternic contrazisă de dosarele corporative ale lui Aero, de documente înregistrate la Administraţia Federală

a Aviaţiei şi de mărturisiri ale foştilor piloţi. De exemplu, într-o scrisoare datată 30 noiembrie 2001 aflată în dosarul Administraţiei Federale a Aviaţiei cu privire la aeronava Boeing Business Jet 737, avionul care contribuise la transportarea lui Khalid El-Masri, Binyam Mohammed şi mulţi alţii prin reţeaua de camere de tortură şi zone negre ale CIA, Blowers a scris Administraţiei Federale a Aviaţiei cerând să fie repartizat un număr de înmatriculare companiei Premier Executive Transport Services.

Documentele de întreţinere ale Expresului de Guantánamo poartă amprentele lui Blowers. Într-o scrisoare din ianuarie 2005 adresată Administraţiei Federale a Aviaţiei, Blowers menţionează că „numerele de înmatriculare ale aparatului de zbor G-V pe care *noi îl utilizăm* s-au schimbat în N44982" (italicele sunt adăugate). Alte scrisori şi documente din dosarele Administraţiei Federale a Aviaţiei reiterează faptul că Aero utilizează un număr de avioane din flota CIA.[5] Iar informaţiile descoperite în dosarele Administraţiei Federale a Aviaţiei sunt coroborate, ca în cazul atâtor dovezi, cu jurnalele de zbor ale avioanelor. Fie că Expresul de Guantánamo a transportat un prizonier nenorocit la Kabul sau că a transportat demnitari ai serviciilor de spionaj străine la întâlniri în Washington, jurnalele de zbor indică mereu faptul că avioanele torturii se întorceau acasă la Smithfield. Problema ridicată de încercările lui Bob Blowers de a se folosi de „negarea plauzibilă" este că versiunea sa asupra „negării" nu este plauzibilă.

* * *

Firma Aero Contractors reprezintă una din multele întrupări din istoria liniilor aeriene secrete ale CIA. Agenţia a controlat echipamente de zbor aproape de la înfiinţare. A început cu o companie pe nume Civil Air Transport (CAT), înfiinţată în 1946 de către Claire Chennault, Whiting Willauer şi Thomas G. Corcoran. Intenţia lor era de a folosi compania pentru a-i susţine pe naţionaliştii chinezi în timp ce războiul civil izbucnea în China. Chennault era un general american în retragere cu un lung trecut în China; el i-a comandat pe *Flying Tigers (Tigrii Zburători* – piloţi americani voluntari care au luptat alături de chinezi împotriva japonezilor) şi pe cei din Forţa Aeropurtată a XIV-a în timpul celui de-al Doilea Război Mondial. CAT îşi câştiga banii în primul rând susţinând operaţiunile paramilitare ale naţionaliştilor chinezi. În primii săi ani, CAT a transportat trupe, provizii, diplomaţi şi a avut misiuni în numele forţelor în retragere ale lui Chiang Kai-shek. Cu toate acestea, până în 1949, CAT începuse să se destrame, strânsă cu forţa între fondurile care se diminuau ale naţionaliştilor pe de o parte şi de o inflaţie zdrobitoare în economia chineză pe de altă parte. Pentru a menţine compania, Chennault a propus Departamentului de Stat să înceapă să susţină forţele naţionaliste din sudul Chinei şi să asigure asistenţă forţelor de gherilă chineze. Chennault a socotit că infuzia de dolari americani ar putea ajuta compania să se menţină. Dar când Departamentul de Stat a refuzat planul lui Chennault, partenerul său de afaceri, Thomas Corcoran, l-a pus în legătură cu Biroul de Coordonare a Politicii al CIA, al cărui nume în mod deliberat vag ascundea funcţia sa reală de ramură a

CIA având drept scop acţiuni sub acoperire. Frustrată de faptul că trebuia să se bazeze pe forţa aeriană a armatelor americană şi britanică pentru operaţiunile sale, CIA a întrevăzut enormul potenţial asigurat de posibilitatea de a-şi controla propriile bunuri şi pe 1 noiembtie 1949, Corcoran a semnat un acord cu agenţia. CAT a primit 500 000 dolari pentru a finanţa o bază nouă în Thailanda şi pentru a-şi muta cartierul general în Hong Kong; CAT a mai primit şi un avans de 200 000 dolari în schimbul acordării pentru CIA a unui acces prioritar la liniile aeriene. Infuzia de bani gheaţă proveniţi de la CIA nu a rezolvat, totuşi, problemele financiare ale CAT-ului, şi după ce s-a adresat în repetate rânduri agenţiei pentru fonduri suplimentare, compania a fost în cele din urmă absorbită de CIA.[6]

În următorul deceniu, braţul paramilitar în dezvoltare al CIA a folosit avioanele şi piloţii CAT pentru a-şi extinde războiul secret: mai întâi în China, apoi în Coreea şi în Vietnam, la Dien Bien Phu. Pe la mijlocul anilor '50, operaţiunile CAT începuseră să se desfăşoare peste tot în lume în tandem cu o extindere din ce în ce mai mare a CIA pe glob. În America Centrală, co-fondatorul CAT, Thomas Corcoran, a contribuit la convingerea CIA să susţină financiar un război secret împotriva liderului ales al Guatemalei, Arbenz Guzmán. Pe lângă rolul jucat în cadrul CAT, Corcoran era angajat şi al gigantului din domeniul agriculturii, United Fruit, o companie cu sediul în SUA, care deţinea controlul asupra exporturilor agricole ale Americii Centrale. Când Guzmán a ameninţat că va naţionaliza plantaţiile aparţinând lui United Fruit, CIA a intervenit pentru

a pune punct „comunismului" lui Guzmán şi, în locul acestuia, CIA a susţinut o serie de dictatori brutali.[7]

Pe măsură ce programul de acţiuni sub acoperire al CIA se extindea, la fel se întâmpla şi cu flota sa de avioane „civile". La sfârşitul anilor '50 şi începutul anilor '60, CIA a reformat CAT-ul, transformându-l în acum celebrul Air America. În cele din urmă, Air America a ajuns să utilizeze una dintre cele mai mari flote de avioane civile din întreaga lume, cu 167 avioane, 8000 angajaţi şi companii auxiliare al căror scop unic era menţinerea flotei companiei Air America.[8]

Alte companii controlate de CIA au mers pe urmele lui Air America. Agenţia a cumpărat o companie numită Southern Air Transport şi se folosea de serviciile ei în afara statului Florida[9], iar în localitatea Marana, statul Arizona, CIA a înfiinţat o altă companie aeriană, Intermountain Aviation.[10] Numele acestor companii aveau să devină sinonime cu războaie secrete în toată lumea: numele companiei Intermountain Aviation a fost legat de asasinarea lui Patrice Lumumba şi ascensiunea superdictatorului Mobutu Sese Seko în Congo; numele Air America era aproape sinonim cu războaiele îndelungi şi semisecrete din Laos. Decenii mai târziu, o companie Southern Air Transport reconfigurată devenea legată de susţinerea ilegală a administraţiei Reagan acordată lui Sandinistas, scandalul Iran-Contra şi zvonurile stăruitoare legate de operaţiuni CIA de contrabandă cu droguri.[11]

În anii '70, companiile aviatice ale CIA aproape au fost închise. După investigaţii ale Congresului conduse de senatorul Frank Church şi membrul Camerei reprezentanţilor Otis Pike, a ieşit la iveală faptul că CIA fusese implicată în

nenumărate activităţi ilegale, inclusiv acţiuni de spionare a americanilor, încercări de asasinare a unor lideri mondiali şi ajutorul acordat spargerii birourilor Partidului Democratic de la Hotelul Watergate. Agenţiei i s-a ordonat, printre altele, să vândă avioanele lui Air America unul câte unul şi, în plus, să vândă şi compania Southern Air Transport în totalitate.[12]

Dar forţa aeriană a agenţiei nu avea să rămână la sol prea mult timp. În locul proprietăţilor deţinute în întregime de CIA, precum Air America, CIA şi-a schimbat tactica, obţinând forţă aeriană din partea unei reţele de companii charter aparent independente care avea contracte exclusive cu agenţia. Aero Contractors, împreună cu alte companii precum Summit Aviation, Corporate Air Services, St. Lucia Airways şi Tepper Aviation sunt companiile noii generaţii, care umplu golul lăsat de dispariţia lui Air America.[13]

* * *

Pentru lansarea firmei Aero Contractors, CIA a apelat la un fost pilot al Air America, Jim Rhyne, o figură celebră a spionajului, care şi-a petrecut anii '60 şi '70 pilotând avioane pentru agenţie, transportând în tăcere oameni şi materiale în şi din Asia de Sud-Est în timpul războiului din Vietnam. Rhyne a fost capătul de lance al operaţiunilor Air America în Laos, unde şi-a pierdut un picior în timpul unui incendiu. Pentru contribuţia sa la efortul de război, Beretele Verzi i-au oferit lui Rhyne o beretă onorifică, iar CIA i-a acordat decoraţiile Intelligence Star şi Intelligence Cross, două dintre cele mai mari distincţii ale sale.[14]

După succesul avut în a-l convinge pe Rhyne să pună bazele companiei Aero Contractors în 1979, CIA l-a însărcinat să găsească un aeroport mai modest la nu mai mult de trei ore de zbor de Washington D.C., care să servească drept bază. Conform unui fost pilot Aero, care a cerut să nu i se dezvăluie identitatea, după dispariţia lui Air America, înalţii oficiali ai CIA l-au informat pr Rhyne că „Noi trebuie să reluăm lucrul acesta. Du-te şi găseşte-ne o locaţie". Plecat în cercetare, „Jim nu făcea altceva decât să conducă, interesându-se de aeroporturi şi facilităţi, căutând un loc care să ne împlinească cerinţele", îşi aminteşte fostul pilot. Rhyne era un sudist, un locuitor al Georgiei, şi intenţiona să-şi stabilească noua firmă undeva la sud de linia Mason-Dixon. Smithfield a îndeplinit cerinţele lui Rhyne: se afla în sud, era suficient de aproape de Washington. În plus, aeroportul atrăgea în mod special pentru că nu avea un turn de control, ceea ce însemna că noile operaţiuni ale companiei nu aveau să fie vulnerabile în faţa privirilor pe furiş ale angajaţilor aeroportului.[15]

Şi într-adevăr, până recent firma şi-a dirijat afacerile fiind puţin scrutată de localnicii din Smithfield. „Nimeni nu a săpat prea adânc", ne-a mărturisit fostul pilot. „Nu-i decât un mic oraş adormit. Îl găsesc chiar un pic înapoiat."

În mare parte, munca prestată de pilot pentru Aero era muncă de rutină: „Nouăzeci şi nouă la sută din zboruri presupuneau transportarea oamenilor dintr-un loc într-altul. Era o treabă destul de banală... în special în Asia Centrală şi în America de Sud. Noi ne ocupam de transport, aspectul logistic", explica el.[16]

Dar istoricul companiei Aero Contractors, ca şi cel al altor companii aeriene controlate de agenţie, este un istoric al operaţiunilor sub acoperire şi al războaielor secrete. Pe durata contractului său cu agenţia, pilotul cu care am vorbit a ajutat CIA să ducă la îndeplinire raiduri împotriva drogurilor în America Latină, pilotând de obicei avioane cu două motoare cu turbo propulsie. A efectuat şi zboruri către şi din Tadjikistan în anii '90, transportând agenţi însărcinaţi cu recuperarea rachetelor Stinger din mâinile căpeteniilor războinice afgane. (După ce Uniunea Sovietică s-a retras din Afganistan, CIA a căutat să recupereze toate rachetele Stinger – un dispozitiv de tragere de ultimă generaţie, ţinut pe umăr în timpul efectuării tragerii – pe care le distribuise mujahedinilor în timpul ocupaţiei sovietice.)

După 11 septembrie, sursa noastră ne-a spus că firma Aero Contractors şi-a dublat imediat capacitatea: „Compania pur şi simplu a dat de o conductă de bani. Au ajuns de la treisprezece piloţi la douăzeci şi cinci sau treizeci de piloţi peste noapte... Transportau oameni la şi din Guantánamo".[17] Cu această infuzie de bani, Aero şi-a extins flota de avioane. Compania a preluat controlul mai multor avioane de transport cu propulsie turbo construite de firma spaniolă CASA, avioane care au fost înmatriculate în cadrul unei companii numite Devon Holding and Leasing, Inc. A mai preluat şi controlul avionului Boeing 737 Business Jet. Aero controla deja avionul care avea să devină înainte de 11 septembrie aparatul Gulstream V sau Expresul de Guantánamo.[18]

Când a intrat în posesia aparatului Boeing 737 Business Jet, firma Aero a fost nevoită să îşi extindă locaţia dincolo

de comitatul Johnston, deoarece aeroportul de bază devenise prea mic pentru a-l putea găzdui pe 737. Aero a început imediat să construiască un hangar de 20 000* de picioare pătrate, la Kinston Jetport în comitatul învecinat Wayne, unde aparatul Business Jet avea să îşi găsească adăpostul.[19]

* * *

Dezvăluiri despre implicarea companiei Aero în programul de livrare specială au atras prea multă atenţie nedorită asupra comitatului – „a ridicat praful", după spusele unui avocat al lui Aero – dar ar fi o exagerare să spui că dezvăluirile despre implicarea Aero au produs o profundă criză spirituală în comitatul Johnston. Este greu de ştiut dacă tăcerea locuitorilor orăşelului Smithfield cu privire la activităţile firmei Aero Contractors se datorează fricii, conformismului sau unei apatii autentice.

Când activişti din zona Triunghiului Carolinei de Nord au început să protesteze în Smithfield, Allyson şi Walt Caison au fost numai câţiva dintre puţinii locuitori din Smithfield care s-au alăturat protestatarilor. Dar decizia lui Allyson de a deveni activă a avut mai multe implicaţii pentru poziţia ei în cadrul acestei comunităţi bine închegate decât pentru protestatarii care veneau din afara oraşului. „Mă simt de parcă aş ieşi în evidenţă pentru că sunt agent mobiliar", ne-a spus ea. Existenţa ei depinde de reputaţia sa printre vecini, dintre care mulţi lucrează pentru Aero. De când s-a decis să se opună companiei Aero, ea şi Walt

* *Unitate de măsură* cu lungimea de aproximativ o treime dintr-un metru.

au pichetat aeroportul şi au comunicat supărarea lor membrilor consiliului de administraţie şi celor cu poziţii executive. În timpul unui Pelerinaj pentru Pace şi Dreptate pe parcursul Săptămânii Sfinte, un marş care ţine mai multe zile şi care străbate mai multe state, protestatarii au purtat cu ei cruci din lemn şi s-au oprit la aeroport pentru a se ruga pentru victimele torturii comise de CIA cât şi pentru sufletele torţionarilor. Allyson a fost singurul locuitor din comitat care a participat. Ea a purtat o pancartă pe care scria: „AFARĂ CU AERO DIN COMITAT".[20]

Îndreptându-ne către ieşirea din oraş, am fost surprinşi de cât de ciudat este să te apropii atât de mult de zborurile livrărilor. Cu siguranţă că Smithfield nu este greu de găsit. Şi ceea ce se întâmplă aici nu prea mai este un secret: totul era, aşa cum aflat, ascuns la vedere.

CAPITOLUL 3
URMĂRIREA AVIOANELOR

Îi vom spune „Ray". Ne-a rugat să nu-i dezvăluim numele; pur şi simplu nu este interesat să i să dea identitatea în vileag. Conducem chiar în urma SUV-ului său şi după câteva ore bune de drum ne oprim pe marginea unui drum noroios chiar la nord-est de Sacramento, în Central Valley, California, în apropierea oraşelor Marysville şi Yuba City. Aceasta este zona centrală a Californiei. Ray ne-a adus aici pentru că în apropiere există o zonă întinsă de spaţiu aerian restricţionat, sigilat pentru utilizarea exclusivă de către Baza Forţelor Aeriene de la Beale.

Ray este un observator de avioane – o persoană uşor obsedată de aproape orice are legătură cu aviaţia. Ca hobby, Ray urmăreşte avioanele, le notează într-un jurnal numerele de înmatriculare şi mişcările, le analizează sistemele radio şi ţine o evidenţă detaliată a frecvenţelor şi modelelor folosite de sistemele lor. El încearcă să înţeleagă modul în

care funcţionează sistemele de aviaţie, cum comunică avioanele cu controlorii de la sol şi între ele, şi cum armata şi Administraţia Federală a Aviaţiei administrează mai multe tipuri de spaţiu aerian. În această zi călduţă de primăvară, Ray testează un nou aparat, Kinetic Avionics SBS-1, un sistem de „radar virtual". Ataşat laptopului său printr-un cablu USB, sistemul îi permite să urmărească traficul aerian pe o rază de patruzeci-cincizeci de mile şi să noteze în jurnal codurile de apel şi datele esenţiale ale avioanelor. Pentru că Ray ne spune că „urmărirea avioanelor cargo şi comerciale în apropiere de Oakland sau San Francisco", de unde este el, „este mult prea uşoară", scopul nostru în această zi este să lucrăm împreună cu Ray pentru a urmări ceva mai provocator: avioanele de spionaj U-2.

Din punctul nostru de observaţie, putem vedea două dintre infamele avioane de spionaj de culoare neagră, învârtindu-se leneş în depărtare ca nişte condori imenşi. Ray se agită printre numeroasele cabluri, antene, aparate radio montate pe suporţi şi LED-urile sclipitoare ale aparatelor electronice care se revarsă din portbagajul SUV-ului său. Difuzoarele pârâiau de zgomotul făcut de piloţii militari care periodic luau legătura cu turnurile de control: „Se apropie Dragon 73...."

„Dragon" este un cod popular de apelare a avioanelor U-2, a căror reputaţie de a fi greu de pilotat le-a dat porecla de „Dragon Lady" (Doamna Balaur).

Pe ecranul laptopului lui Ray se află o listă cu toate avioanele pe care „radarul" său le poate detecta – cele mai multe sunt zboruri comerciale: Alaska Airways, Southwest şi aşa mai departe – şi lângă fiecare număr de identificare

există un cod de apel, un număr de înmatriculare, ţara de origine şi un indicator de altitudine. În partea de jos a ecranului sunt câteva numere fără date de înregistrare ataşate lor. Acestea reprezintă toate avioanele militare din zonă. Unele au coduri de apel, altele nu.

„REACH347 este probabil un avion cargo aflat într-un zbor peste graniţă, spune Ray referindu-se la unul din codurile de apel militare, codul „REACH" provenind de la expresia „reaching across the ocean"(„ajungând peste ocean" – verbul „to reach" însemnând „a ajunge la", „a atinge"). El a ilustrat codul de apel întinzându-şi mâna către orizont de parcă ar fi plasat o piesă de şah pe o imensă tablă de joc. Codul de apel „GO DAWGS" este mai ambiguu, deşi Ray bănuie că este vreo glumă de-a lor – mai degrabă o referire la turneul de basket March Madness decât o referire la înţelesul literal de „a continua". În depărtare, un U-2 părăsea baza, luând uşor altitudine. Pe laptopul lui Ray, unul dintre indicatoarele de altitudine ale avioanelor neidentificate înregistra încet: 900 picioare altitudine, 1000 picioare altitudine.....

„Sunteţi siguri că ceea ce vedeţi este un U-2 luând altitudine?", ne întreabă el în timp ce priveşte ecranul. Răspundem că da, după care el notează numărul avionului, completând o mică parte din puzzle-ul reprezentat de punctele negre de pe ecran.

* * *

Într-unul din primele romane cu Sherlock Holmes ale lui Arthur Conan Doyle, *A Study in Scarlet* (*Un Studiu în*

Roşu), există o scenă în care Watson studiază un articol la micul dejun. Când termină, el ajunge la concluzia că „raţionamentul articolului a fost aproape de adevăr şi intens", dar că ceea ce a dedus era „tras de păr şi exagerat...." „Dintr-o picătură de apă", spunea scriitorul, „un logician putea deduce un ocean Atlantic sau o cascadă Niagara fără să fi văzut sau să fi auzit vreodată de vreuna din ele."

Cu toate acestea, Holmes răspunde criticii lui Watson fără ambiguităţi: Concluziile nu sunt deloc trase de păr, pentru că el ştie că dintr-un mozaic de fapte care par a nu avea nicio legătură între ele, o imagine poate uşor să prindă contur.

Logica lui Holmes ne ajută să înţelegem cum observatorii de avioane au contribuit la dezvăluirea unor părţi din programul de livrare specială al CIA. Observatorii de avioane au fost primii care au identificat picăturile de apă, care apoi au ajutat pe alţii, înarmaţi cu informaţii provenite de la observatorii de avioane ca să evidenţieze structuri diferite din programul de livrare al CIA. Observatorii de avioane din toată lumea urmăresc mii de avioane iar activitatea lor sprijină prin documente câteva dintre cele mai excepţional de obişnuite fapte. Ei ştiu că avioanele aterizează pe aeroporturi şi ştiu că aceste avioane pot fi identificate după numărul de înmatriculare de pe coada lor (număr care se poate schimba) cât şi după numerele de serie (care nu se pot schimba). Ei mai ştiu că un avion civil care zboară în jurul lumii lasă în urma sa urme ale parcursului său. Există date geografice referitoare la locul unde se afla avionul cât şi date temporale referitoare la locul unde se afla avionul într-un anumit moment. Coroborate, unele dintre

aceste date legate de deplasările avioanelor, date care par a nu avea nicio importanţă, au ajuns să aibă un rol important în documentarea cu privire la activităţile CIA.

Cu siguranţă că observarea avioanelor ar putea părea un hobby excentric. În esenţă, este vorba de atenţia acordată traficului aerian şi de păstrarea unor date detaliate sau jurnale ale acestui trafic. Există şi o satisfacţie produsă de această muncă şi documentare; când munca este făcută este ca şi cum ai îmbinat cu suces bucăţile unui joc de puzzle sau ai rezolvat un cub Rubik sau ai atins un scor mare la jocul tetris. Este vorba de a lua un set de circumstanţe care par haotice (precum traficul aerian la un aeroport), de a-l analiza şi de a evalua substratul sistemului – „de a rezolva" sistemul. Dar, spre deosebire de un joc de puzzle, sistemele aviatice se schimbă mereu, astfel încât imaginea nu este niciodată în întregime completă. O observare eficientă a avioanelor necesită o extraordinar de mare răbdare şi o atenţie extremă acordată chiar şi celui mai neînsemnat detaliu al unui sistem anume.

La sfârşitul unei zile, observarea avioanelor se reduce în mare măsură la a da un răspuns întrebării „Cum?" din „Cum este coordonat traficul aerian?" sau „Cum se adaptează acest sistem ondulatoriu la schimbări în timp?" În cea mai mare parte, observarea avioanelor cu siguranţă nu se referă la a pune întrebări care încep cu „Ce...?" sau „De ce...?", precum „Ce înseamnă asta de fapt?" sau „De ce se întâmplă anumite lucruri?" Un forum on-line dedicat observării avioanelor este, de obicei, un loc greşit unde să cauţi să ai o discuţie despre „avioanele torturii", chiar dacă aceste forumuri pot fi adevărate comori de informaţii despre ele.

Ustensilele acestei activităţi de observare a avioanelor variază de la cele testate şi care de fiecare dată s-au dovedit demne de încredere până la cele mai avansate din punct de vedere tehnologic. Cei mai mulţi dintre observatorii de avioane nu folosesc nimic mai sofisticat decât un carneţel şi un creion, deşi un aparat de luat vederi cu teleobiectiv ataşat este un accesoriu standard. Când un avion soseşte la sau pleacă de la un aeroport, observatorii de avioane vor nota numărul de înmatriculare de pe coada avionului, proprietarul avionului şi momentul exact al evenimentului. Dacă apare un avion neobişnuit, observatorul îi poate face o fotografie. După o zi întreagă de observat avioane, cel care are acest hobby ar putea să-şi posteze jurnalul şi fotografiile pe un forum precum Airlines.net sau Planespotters.net. Aceasta este abordarea testată şi care s-a dovedit de fiecare dată demnă de încredere în ceea ce priveşte observarea avioanelor, şi merge foarte bine.[1]

Să aduci observarea avioanelor la următorul nivel tehnologic înseamnă să introduci şi nişte aparate radio şi din acest punct de vedere există o mare varietate. Cel mai elementar nivel de legătură radio implică un scanner – un fel de radio care poate capta frecvenţe mult peste sau sub frecvenţele staţiilor de radio comerciale AM şi FM. Multe lucruri din lume funcţionează pe frecvenţe radio şi avioanele nu sunt o excepţie. O manieră elementară de observare a avioanelor prin radio implică reglarea pe frecvenţele aviaţiei şi ascultarea traficului dintre piloţi şi controlorii de la sol. Ascultând traficul aerian, oricine are acces la aceeaşi informaţie pe care o primeşte cineva de la aeroport, doar cu un creion şi un carnet. În plus, oricine poate analiza

felul în care funcţionează sistemele radio. Cei care fac acest fel de „monitorizare" postează şi jurnale cuprinzătoare pe forumurile on-line.[2]

Dar metodele radio nu se limitează la a asculta traficul aerian. Undele radio conţin mult mai multe informaţii decât zgomotul traficului. În ceea ce priveşte tehnologia avansată a unui observator de avioane, există ACARS-ul, un acronim pentru Aircraft Communication Addressing and Reporting Systems (Sistemele de Adresare şi Raportare ale Comunicării dintre Avioane). Pe scurt, ACARS-ul este ca un sistem automatic de e-mail folosit de avioane şi de controlul de la sol. Un avion dotat cu un sistem ACARS va transmite tot felul de informaţii despre ceea ce face avionul: unde se află şi încotro se îndreaptă, cât de mult combustibil mai are, cum este vremea şi aşa mai departe. Aceste e-mail-uri „automate" dintre avion şi controlorii de la sol sunt codate în semnale radio care variază între frecvenţele de 131 şi 136 MHz. Un scanner bun poate recepta aceste semnale radio. Pentru ureche, o astfel de transmisie sună a zgomot, dar când este ataşată unui computer echipat cu un decodor dotat cu componente soft, informaţia devine vizibilă. Precum carnetele pline cu numere de înregistrare de pe coada avioanelor şi de orele de aterizare, monitorizarea ACARS produce un flux nesfârşit de informaţie pentru jurnalele de bord ridicol de detaliate, pe care pasionaţii ACARS din toată lumea le postează cu conştiinciozitate pe internet.[3] În anul 2004, un jurnal ACARS bine ilustrat a făcut înconjurul lumii observatorilor de avioane. Fusese interceptat de un pasionat ACARS în Olanda şi fusese transmis de la un avion Gulfstream Jet al companiei Braxton

Management Services şi utilizat de Centurion Aviation – un posibil zbor al CIA:

(2AAAEN50588E 5067EXPEDIERE N478GS CAVM
CE S-A ÎNTÂMPLAT? NU V-AM AUZIT AZI. NU NE MAI IUBIȚI?
AM FOST PLECAȚI NUMAI DOUĂ ZILE.
AȚI ȘI GĂSIT PE ALTCINEVA?)[4]

Pe cât este de complicat şi de performant sistemul de monitorizare ACARS, mai există şi o altă tehnică la celălalt capăt al spectrului sistemului de observare a avioanelor: conducta de date.

Fiecare subcultură îşi are secretele ei ascunse, indiferent că este vorba de localizarea unui punct de presiune printre cei ce practică artele marţiale sau de o minge denumită „glontele magic" printre jucătorii de golf. În cercurile observatorilor de avioane, secretul meseriei ia forma conductei de date, o legătură directă cu computerele Administraţiei Federale a Aviaţiei. Printre iniţiaţi, conducta de date are un statut cvasimistic: aproape nimeni nu va vorbi despre acest subiect pe listserv-uri (aplicaţie soft de listă electronică de e-mail-uri) sau pe forumurile publice şi când cineva postează date colectate original din conducta de date pe un forum on-line, ei vor încerca de obicei să găsească şi o a doua sursă pentru date (o sursă ca jurnalele ACARS) pentru a masca adevărata sursă a informaţiei.

Conducta de date funcţionează în felul următor: Centrul Naţional Volpe al Sistemelor de Transport din Cambridge, statul Massachusetts (o divizie a Departamentului Transporturilor) publică în mod constant o listă de informaţii pentru

tot traficul aerian în şi din jurul Statelor Unite, care se numeşte ETMS (Enhanced Traffic Management System – Sistem de Management Sporit al Traficului). Controlorii de trafic aerian folosesc datele pentru a ajuta la coordonarea traficului aerian şi pentru a asigura siguranţa pe cer. Dar numeroase operaţiuni comerciale speculative au răsărit în jurul acestor informaţii – liniile aeriene publică date culese de pe website-urile lor, permiţând oamenilor să verifice statutul zborului lor on-line. Datele sunt folosite în multe scopuri, de la companii de limuzine care se asigură că şoferii lor se află la locul potrivit în momentul potrivit, până la manageri ai companiilor de zboruri charter care urmăresc cu atenţie propriile lor flote de avioane.[5]

Teoretic, observatorii de avioane pot pur şi simplu să tasteze numerele de înmatriculare ale avioanelor pe care doresc să le urmărească în cadrul unui serviciu comercial precum Flight Aware şi să aibă toate datele ETMS pe care le doresc.

Dar există o şmecherie: câteva dintre cele mai interesante avioane, printre care şi multe avioane ale torturii, sunt „blocate" – adică au fost scoase din conducta de date la cererea proprietarului avionului. În multe cazuri, cererea de „blocare" nu ajunge direct la sursa de date ci, în schimb, la provider-ii comerciali (precum Flight Aware) de la care se cere ca utilizatorii finali (precum un curios observator de avioane) să nu poată vedea aceste avioane blocate.

Cu toate acestea, aşa cum vă va arăta orice programator de treisprezece ani, unde există software, există şi un hack (o piratare). Nu există protecţie a jocurilor video, nicio schemă de criptare DVD, niciun un sistem de protecţie

firewall sau algoritm de protecţie a copierii pe care cineva, undeva să nu fi desluşit cum să îl pirateze. Şi în această epocă a informaţiei, încercări de a bloca scurgerea de informaţii digitale, fie că acestea sunt filme protejate împotriva copierii sau jurnale de zbor, reprezintă de fapt invitaţii la o întrecere de piratare (hacking).[6]

Tehnica de transmitere a datelor printr-o conductă nu este o abordare singulară – nu este o soluţie unică de urmărire a avioanelor de tipul „toate într-unul". Navigarea printr-o reţea de date implică cunoaşterea felului în care numeroşi provideri comerciali interpretează informaţiile brute, ştiind la ce ajută fiecare component software, unde să localizeze diverse erori şi piratări pentru a indica avioanele blocate şi ştiind şi cum să le aplice şi să le folosească. Urmăritorii de avioane care chiar ştiu cum să se folosească de diverse servicii ar putea vedea avioanele militare şi avioanele torturii şi apoi să monitorizeze aterizările acestor avioane pe piste de aterizare de referinţă. Prin accesarea unor multiple surse de informaţii, oricine poate da peste frânturi de informaţie brută şi aceste informaţii pot asigura picăturile de apă ale lui Holmes pe care cineva le-ar putea folosi pentru a presupune existenţa oceanelor.

* * *

Ray este, în felul său, unic printre urmăritorii de avioane pentru că, mult mai mult decât ceilalţi care îi împărtăşesc hobby-ul, el tinde să treacă de limita întrebărilor de tipul „Asta cum funcţionează?" şi să se aventureze către întrebări de tipul „Ce înseamnă toate acestea?" Când notează

în jurnalul de zbor avioane noi sau identifică mişcări suspecte, el verifică rapid ziarele, şi când este necesar, depune cereri în virtutea Legii Libertăţii Informaţiei pentru a înţelege mai bine ce a notat în jurnalul de zbor. Deoarece îşi continuă activitatea de urmărire a avioanelor având o bogată bază de date şi folosindu-se şi de căutări pe Internet, telefonând jurnaliştilor şi ofiţerilor de relaţii cu publicul de la bazele militare şi aeroporturi, el a făcut câteva descoperiri despre activitatea armatei Statelor Unite şi a altor agenţii guvernamentale care însumează mult mai mult decât o colecţie de informaţii. În felul acesta a descoperit, fără să-şi dea seama, avioanele torturii. A devenit conştient de reţeaua de avioane neînregistrate, companii paravan şi incidente inexplicabile implicând „civili" americani peste tot în lume după ce a observat un grup de avioane neobişnuite aflate pe o pistă de aterizare îndepărtată în zona centrală a statului Nevada, pistă numită Base Camp. „Dacă vrei să afli cum am început să urmăresc aceste avioane ale torturii", ne-a explicat Ray mai târziu, „cred că vom ajunge să vorbim despre Base Camp."[7]

Base Camp se află la aproape 10 mile nord-est de Warm Spring, la intersecţia dintre Autostrada 6 şi Autostrada 395 în îndepărtata Hot Creek Valley din Nevada. Base Camp este ceva un pic mai mult decât un simplu grup de rulote prăfuite şi o bandă de aterizare adiacentă. Este o instalaţie activă, deşi mică şi nimeni nu prea ştie cu certitudine ce se întâmplă acolo. Instalaţia a fost iniţial construită la sfârşitul anilor '60 pentru a adăposti Project Faultless, un efort prin care se încerca mutarea testărilor nucleare subterane dincolo de Zona de Testări Nevada. (Cazinourile din

Las Vegas începuseră să se plângă de exploziile care cutremurau pământul chiar la nord de amplasarea lor.) După un test atomic absolut distrugător, care a avut loc în ianuarie 1969 la cartierul general al lui Project Faultless, Comisia pentru Energie Atomică a considerat această zonă din Nevada inadecvată pentru testări nucleare viitoare şi a închis Base Camp. Cu toate acestea, ani mai târziu, Forţele Aeriene au revendicat Base Camp pentru propriile lor operaţiuni, luând şase sute de acri din terenul public pentru „o zonă de comunicaţii şi amenajări adiacente"[8] şi a început să construiască o pistă de 7 300 picioare şi să instaleze echipamente pentru navigaţia aeriană la faţa locului. Deşi Forţele Aeriene utilizează Base Camp de mai bine de douăzeci de ani, nu este clar ce fac ele acolo.

Iată de ce Base Camp este atât de interesantă pentru urmăritorii de avioane. Base Camp arată ca o bază militară secretă. În primul rând, pista are pictate la ambele ei capete litere X mari, semn care de obicei înseamnă că un aeroport a fost scos din circulaţie sau nu asigură siguranţă aterizărilor. Lucrul acesta este neobişnuit, întrucât Base Camp este în mod clar o instalaţie activă, indiferent cât de mică sau secretă este ea. În al doilea rând, au existat întotdeauna zvonuri conform cărora Base Camp este într-un fel sau altul conectată la baza „inexistentei" Zone 51 din partea de sud – servind drept pistă de urgenţă pentru avioanele experimentale, drept o zonă de testare izolată pentru cei care lucrează la proiecte atât de secrete încât nu li se permite accesul în zone publice sau pentru activităţi de susţinere care au legături cu alte zone militare din întinderile vaste ale Nevadei Centrale, activităţi care nu sunt cunoscute.

Avioane de pasageri neînregistrate care au fost zărite zburând către Zona 51, au fost zărite şi la Base Camp.

Într-o zi, pe la sfârşitul anului 2001, cam în aceeaşi perioadă în care Binyam Mohammed era răpit La Karachi, în Pakistan, într-un avion Gulfstream al companiei Premier Executive Transport Services, Ray conducea maşina, îndreptându-se de la un post de observaţie favorit de lîngă oraşul Tonopah, statul Nevada, către un alt post de observaţie din deşert, aflat la aproape o sută de mile mai la sud. Base Camp nu era la mare depărtare, astfel încât s-a decis să facă un mic ocol pe la Base Camp în speranţa că va afla ceva. Apropiindu-se de aerodrom în maşina sa 4x4 prăfuită, era cât p-aci să facă un accident când a văzut ce se întâmpla. Pe pista de aterizare erau patru avioane neînregistrate – şi câteva modele pe care nu le cunoştea. Ray a decis să îşi păstreze calmul şi a trecut în linişte pe lângă cele patru avioane şi oamenii îmbrăcaţi în civil care se agitau în jurul lor şi care păreau că le realimentează cu combustibil. Când a ieşit din raza lor de observaţie, Ray a tras pe dreapta, a ataşat un teleobiectiv camerei sale de luat vederi şi a introdus un film nou marca Fuji. Apoi Ray şi-a întors camioneta în direcţia Base Camp, s-a oprit lângă gard, a deschis portiera maşinii şi „clic, clic, clic, clic – am fotografiat toate numerele de pe coada avioanelor, după care am ataşat nişte lentile de 55 mm pentru a putea face o poză de grup. Între timp mi-am dat seama că mă urmăreau, aşa că am urcat în maşină şi mi-am luat tălpăşiţa".[9]

Mai târziu în acea noapte, de la un motel din deşert în apropiere de oraşul Caliente, Ray a postat descoperirile sale pe un forum on-line. „Astăzi au fost patru avioane la Base

Camp", scria el, „cu exact patru avioane mai mult decât am văzut vreodată acolo."

Două dintre avioane, un aparat Pilatus PC-6 Porter şi un aparat Construcciones Aeronáuticas S.A. (CASA) CN-235 aveau numere de serie militare: 56039 şi 66049. Avioanele Cessna „civile" aveau pe coadă numerele N403VP şi N208NN. O căutare rapidă în baza de înregistrare a Administraţiei Federale a Aviaţiei a arătat că cele două avioane „civile" erau în proprietatea unei companii pe nume One Leasing, o companie pe care Ray a descris-o iniţial ca „un punct mort al unei investigaţii".[10]

La câteva ore după ce Ray postase descoperirile sale, listserv-ul său începu să pârâie cu intensitate. „Fraţilor, am dat peste ceva aici!", a scris cineva pe un listserv popular. „Tocmai am făcut o cercetare pe Yahoo privitoare la 3511 Silverside 105 [una din adresele publicate de One Leasing] şi am aflat o mulţime de alte companii cu sediul la aceeaşi adresă şi în acelaşi apartament nr. Uitaţi-vă şi voi. Ce se întâmplă??!"

Iniţial, urmăritorii de avioane au presupus că grupul de avioane avea de a face cu Zona 51 (Base Camp era, în cele din urmă, „o zonă neagră"). Putea cumva să fie o echipă de recuperare pentru vreun anume tip de avion secret?[11] Dar în următoarele zile, cineva a scris că zărise aceleaşi avioane la aerodromul militar Camp Mackall din Carolina de Nord, sediul lui Delta Force şi al altor grupuri ale Operaţiunilor Speciale. Altcineva a descoperit că avioanele de la Base Camp erau desemnate celui de al 427-lea Escadron USAF al Operaţiunilor Speciale de la baza Pope a Forţelor Speciale, care ţine de Centrul de Comandă al Operaţiunilor Speciale

ale Forţelor Aeriene de la Hurlburt Field din Florida. Alte avioane ale acestui escadron fuseseră desemnate bazei Incirlik din Turcia încă de la începutul anilor '90 şi erau bănuite că au participat la misiuni de zbor în nordul Irakului. Grupul de avioane zărite la Base Camp începea să aibă din ce în ce mai puţin de-a face cu „avioanele negre" din Zona 51 şi din ce în ce mai mult cu un fel de operaţiuni în desfăşurare ale Forţelor Speciale sau chiar ale CIA.

Câteva luni mai târziu, Ray află prin intermediul unor „canale negre (neoficiale)" că mesajul postat de el în legătură cu avioanele de la Base Camp făcuse să se întoarcă anumite capete din lumea întunecată a „operaţiunilor negre" ale armatei. În aparenţă, cineva, undeva, pierduse un contract din cauza fotografiilor lui Ray. La un bar în deşert, unul dintre prietenii săi – o persoană cu o legătură neclară cu Base Camp – l-a avertizat, în timp ce beau câteva beri, „să se oprească să se mai bage peste acei indivizi de la Base Camp, că de nu, te vei trezi mort în deşert cu două gloanţe în ceafă".

„Oare un singur glonţ n-ar fi suficient?", întrebă Ray.

Ray începu să se gândească la ceea ce văzuse la Base Camp şi începu să creadă că numerele de înmatriculare ale acelor avioane puteau să fie acele picături de apă din care se poate deduce un ocean. I s-a clarificat că One Leasing (proprietarul avioanelor Cessna) era un fel de companie paravan, deşi niciunul dintre urmăritorii de avioane nu realizase acest lucru atunci. (Totuşi observaseră că tipurile de avioane de la Base Camp fuseseră des utilizate de compania Air America.) Ray a început să extindă anvergura activităţii sale de urmărire a avioanelor, începând să urmărească

şi avioane care seamănă în mod ciudat cu avioanele civile, pe lângă avioanele militare care erau prima lui dragoste. A examinat copii ale CALP (Civil Air Landing Permits – Permise Civile pentru Aterizare), un document al Armatei care listează numele tuturor companiilor de avioane civile care au permisul să aterizeze pe aeroporturi ale armatei şi numele aeroporturilor unde au permis să aterizeze. Din baza CALP, Ray a compilat o listă de companii obscure care au permisul să aterizeze oriunde vor, inclusiv la instalaţii sensibile precum Aerodromul Militar Bucholz (în insula Kwajalein din Pacificul de Sud, sediul Zonei Ronald Reagan de Testare al Rachetelor Balistice de Apărare) şi Aerodromul Militar Wake. Denumiri suspicioase din cadrul CALP includeau Richmor Aviation, Stevens Express Leasing, Tepper Aviation, Path Corporation, Rapid Air Trans, Aviation Specialties, Devon Holding and Leasing, Crowell Aviation şi Premier Executive Transport Services.[12]

În decembrie 2002, când unul din aparatele Cessna pe care el le zărise la Base Camp (N403VP) şi-a făcut apariţia pe pista de aterizare Desert Rock (DRA) împreună cu alte trei avioane „civile", puzzle-ul pe care îl descoperise cu un an înainte devenea şi mai ciudat. Dar ceea ce văzuse pe pista de aterizare Desert Rock a reconfirmat multe din bănuielile lui în legătură cu ceea ce văzuse la Base Camp. Aici apăruse din nou avionul cu numărul de înregistrare N403VP, un avion pe care îl ştia ca având legături cu anumite activităţi „negre". Acum părea a avea legătură cu alte trei avioane. A început să introducă numerele de pe coada avionului ale celorlalte aparate de zbor în baza de înregistrare a Administraţiei Federale a Aviaţiei. Aparatul N8183J, un

aparat Lockheed C-130 modificat, cu aparatură STOL, era în proprietatea lui Rapid Air Trans şi utilizat de o companie pe nume Tepper Aviation. El văzuse ambele companii enumerate în baza CALP. Aparatul N313P era aparatul Boeing 737 Business Jet din proprietatea lui Premier Executive Transport Services, care se afla şi el pe listele CALP de permisuri de aterizare „în întreaga lume". Al patrulea avion, un aparat N85VM (un aparat Gulfstream), rămânea un mister, dar oricum l-a pus pe lista lui de urmărire.

Ray a început să urmărească şi alte avioane aflate în proprietatea unor companii de pe lista CALP. A descoperit un al doilea avion deţinut de Premier Executive Transport Services (un avion Gulfstream) cu numărul de pe coadă N379P şi încă un avion Cessna deţinut de One Leasing, cu numărul de pe coadă N1116G. A mai aflat că firma One Leasing împărţea o adresă cu o serie de alte companii dubioase, printre care Southern Transport, Inc. şi JSZ Aviation LLC. S-a aflat că două dintre avioanele care au aterizat pe pista Desert Rock aveau legături serioase şi de durată cu CIA. Urmăritorii austrieci de avioane au observat că un avion deţinut de Tepper Aviation se prăbuşise în Angola în noiembrie 1989. Un avion Cessna deţinut de One Leasing a ajuns mai târziu pe prima pagină a ziarelor când s-a prăbuşit în Columbia în februarie 2003. Gherilele Forţelor Revoluţionare Armate ale Columbiei (FARC) au executat un pasager şi pilotul american al avionului.

Când a introdus toate aceste avioane pe lista lui de observaţie şi a început să adune informaţii legate de deplasările lor, Ray a observat că avioanele companiei Premier făceau zboruri către şi dinspre Golful Guantánamo, din Cuba, sediul

celebrei închisori extrateritoriale. Celălalt aparat Gulfstream, N85VM, era totuşi şi mai enigmatic. Era în proprietatea lui Assembly Point Aviation, o companie de aviaţie deţinută de unul dintre coproprietarii echipei Boston Red Sox, dar era şi un vizitator frecvent al Golfului Guantánamo. Jurnalul de zbor al lui Ray începea să arate astfel:

N85VM – ASSEMBLY POINT AVIATION (utilizat de Richmor Aviation)	
12/16/2002 OXC > IAD	(de la Oxford, Connecticut, la Dulles, Washington D.C.).
12/20/2002 KIAD > MUGM	(de la Dulles, Washington D.C. la Guantánamo Bay, Cuba).
12/20/2002 MUGM > KIAD	(de la Guantánamo Bay, Cuba, la Dulles, Washington D.C.).
12/20/2002 IAD > SWF	(de la Dulles, Washington D.C. la Hudson, New York).
12/23/2002 SWF > SCH	(de la Hudson, New York la Schenectady, New York).

Avionul părea să îndeplinească o sarcină dublă, alternând între a face cunoscute culorile echipei Red Sox, şi călătorii în locuri precum Maroc, România, Qatar şi Golful Guantánamo. Mai târziu, Ray şi-a amintit: „Când am văzut avioanele zburând către Golful Guantánamo, atunci am realizat despre ce era vorba".

Ray nu era singurul. Urmăritorii de avioane din întrega lume începeau şi ei să observe aceste avioane neobişnuite şi să descopere conexiuni întregi greu de anticipat între diverse avioane neînregistrate şi evenimente dubioase din lume. Internetul uşura mult urmărirea avioanelor şi schimbul de informaţii cu alţi urmăritori de avioane din jurul

lumii, iar „războiul contra terorismului" al administrației Bush, război care lua acum amploare, oferea destule activități suspecte spre a fi monitorizate.

* * *

Într-un birou mic de la cartierul general al Human Rights Watch aflat la al treizeci și patrulea etaj al lui Empire State Building din New York, cercetătorul John Sifton pune mâna pe un stilou și scotocește după o coală albă de hârtie. Pe urmă, schițează o hartă a lumii și începe să traseze linii pe ea. O linie dreaptă unește Kabulul de Rabat, în Maroc: o alta unește Frankfurt, Germania, de Washington D.C. Sifton este un tip în formă, cu păr blond și cu fața nebărbierită a celui care a stat treaz prea multe nopți. Vorbește cu un amestec de asprime și încredere, o cerință nescrisă a celor din breasla lui. Ca cercetător al terorismului și contraterorismului, sarcina lui Sifton include investigarea și expunerea celor mai evidente excese ale „războiului contra terorismului" al Statelor Unite. Meseria lui este să combine abilitățile unui jurnalist de investigație cu cele ale unui suporter de neclintit.

Ne arată cum a fost el capabil să afle secretul închisorilor CIA urmărind zborurile CIA. În noiembrie 2005, editorii ziarului *Washington Post* au dat înapoi în fața presiunii CIA și au renunțat să publice numele a două „democrații europene" bănuite a adăposti aceste servicii, dar Sifton a produs rapid un raport în care menționa Polonia și România. Sifton și *Washington Post* au ajuns la aceeași concluzie independent unul de altul, dar Sifton a fost acela

care a pronunţat numele celor două ţări. În mâinile lui, jurnalele de zbor încep să spună o poveste lungă şi complicată. Cu harta lui rapid schiţată, el ne explică şi cum a putut să pună cap la cap indicii conform cărora Statele Unite au avut şi ajutorul a numeroase ţări străine în „războiul contra terorismului" şi în programul de livrare specială. Aşa cum hărţile sistemelor de telecomunicaţie şi ale rutelor de navigaţie indică o ţesătură complicată de conexiuni şi colaborări între mediile de afaceri şi guvernele lumii, schemele de zbor şi jurnalele de zbor indică legături internaţionale similare şi relaţii stabilite. Şi dacă hărţile sistemelor internaţionale de telecomunicaţie, reţelele financiare sau rutele de navigaţie sugerează în mod ferm fenomenele economice şi culturale adesea descrise drept „globalizare", atunci jurnalele de zbor ale avioanelor torturii, care descriu conexiuni similare între locaţii care nu au nimic în comun, indică un alt fel de globalizare: o faţă întunecată a globalizării completată cu mecanisme ascunse ale constrângerii şi controlului transnaţional.

În timp ce cei mai mulţi dintre urmăritorii de avioane îşi împing anchetele numai până în acest punct, Sifton a cercetat şi cercetează cu seriozitate destinaţiile specifice ale zborurilor livrării. În felul acesta, el a ajutat la dezvăluirea secretului închisorilor CIA, dar urmăreşte cu atenţie şi orarul în permanentă schimbare al avioanelor torturii. „Ceea ce mă interesează sunt zborurile care nu au opriri clare în vederea realimentării cu combustibil pe parcursul unei călătorii de la o destinaţie la alta", spune Sifton după ce numără iar rutele mai multor bine-cunoscute zboruri de livrare. „Este o simplă problemă de geometrie. Acest tip

de zbor", explică el în timp ce trasează o linie aproximativ dreaptă din Germania, prin Irlanda, către Statele Unite, „nu este chiar atât de interesant pentru noi".

„Ceea ce devine interesant este orice lucru care devine – cum se spune în geometrie? Ascuţit. Orice tip de unghi ascuţit între plecări şi sosiri devine interesant pentru noi deoarece el sugerează că oprirea era o *destinaţie*. Un loc unde voiai să mergi." Sifton trage o linie din Orientul Mijlociu către Polonia şi Germania, formând un unghi ascuţit: „Noi eram în special interesaţi de aeroporturi care nu erau mari, publice... Frankfurt nici nu poate fi considerat un candidat potrivit pentru o operaţiune de detenţie clandestină a CIA, şi foarte sensibilă. Prin contrast, un mic aeroport rural care nici măcar nu este deschis transporturilor civile regulate precum aeroportul Szymany [în Polonia] devine suspect în special pentru faptul că el pare a fi o destinaţie."

Un aeroport militar de pe coasta estică a României, Mihail Kogălniceanu, a atras şi el atenţia lui Sifton din aceleaşi motive. Aeroportul Mihail Kogălniceanu, chiar la nord de Constanţa, a fost folosit de Statele Unite din 2002 pentru operaţiuni în Afganistan şi Irak. De la începutul anului 2004, baza a fost închisă accesului jurnaliştilor şi publicului. Donald Rumsfeld îl vizitase în octombrie 2004. Era suspect.[13]

Dar sunt şi alte lucruri legate de România şi Polonia care au atras atenţia lui Sifton. Jurnalele de zbor indicau un avion aterizând într-un loc anume într-una din aceste ţări, ca mai apoi să decoleze dintr-un alt loc la numai câteva minute. Acest tip de erori şi inconsistenţe din registre nu apăreau în alte locuri. Alte jurnale de zbor indicau

zboruri directe din Kabul către oraşele româneşti Bucureşti şi Timişoara şi către Szymany, Polonia, menţionat mai sus. Sifton a început să dea telefoane oficialilor din Polonia şi România, încercând să înţeleagă ce se putea întâmpla. „Pe măsură ce făceam cercetări, am dat peste ceea ce îmi place să numesc «reverberaţii» – un anume simţ care ne spune că se întâmpla ceva. Îi întrebai pe oameni ceva şi ei îţi răspundeau în aşa fel încât te făceau să crezi că se întâmpla ceva. Nu aveai nicio dovadă, dar îţi păstrai interesul." În cele din urmă a ajuns la momentul în care informaţiile erau suficient de substanţiale pentru a putea aduce acuze publice.[14]

Aşa cum au făcut urmăritorii de avioane, Sifton a învăţat cum să citească jurnalele de zbor ale avioanelor torturii, urmărind spre ce destinaţie se îndreptau, unde soseau şi ce opriri făceau pe parcurs. Aşa cum au aflat Sifton şi alţi cercetători, jurnalele de zbor deveneau şi mai convingătoare când puteau fi coroborate cu alte dovezi. Când mai multe surse de informaţie „reverberau" împreună, cercetătorii puteau asambla un mozaic convingător din mici fragmente de informaţie. Jurnalele de zbor care implicau Polonia şi România ca potenţiale locaţii pentru „zonele negre", de exemplu, erau coroborate cu mărturiile a trei yemeniţi pe care Statele Unite i-au ţinut sechestraţi mai mult de optsprezece luni în mai multe închisori secrete din ceea ce par a fi cel puţin trei ţări diferite.

Mohammed Faraj Bashmilah şi Salah Nasir Salim Ali Qaru au fost arestaţi în Iordania şi predaţi Statelor Unite în octombrie 2003. După ce au fost eliberaţi în Yemen în martie 2006, ei au oferit mărturii care sunt printre puţinele relatări din partea unor oameni care au fost deţinuţi în zonele

negre din Europa de Est şi apoi eliberaţi. Când Amnesty International a luat interviuri acestor oameni, ei puteau oferi puţine informaţii despre localizările ţărilor unde fuseseră deţinuţi, dar relatările lor despre timpii de zbor şi condiţiile din închisori sugerau multe lucruri.[15] Ca şi alţii, Bashmilah şi Salim au fost mai întâi duşi în Afganistan, cu un zbor din Iordania, care a durat cam patru ore. Ei ştiau că închisoarea din Afganistan unde erau ţinuţi era condusă exclusiv de americani şi cei doi au spus mai târziu că ei fuseseră deţinuţi împreună cu prizonieri „importanţi, cu statut înalt", unul dintre aceştia reuşind să le spună că el nu fusese ţinut permanent la niciuna din locaţii şi că fusese transferat cu restul grupului dintr-un loc într-altul.[16] Fiecare prizonier era complet izolat de ceilalţi, într-o celulă de 6 x 12. Două camere de supraveghere erau instalate la ambele capete ale celulei şi prizonierii erau în permanenţă legaţi de un inel fixat în podea printr-un lanţ care nu era suficient de lung pentru a le permite să ajungă la uşă. Prizonierii erau scoşi afară douăzeci de minute pe săptămână, când erau adunaţi într-o curte şi siliţi să stea pe un scaun cu faţa la un zid.[17]

Spre sfârşitul lui aprilie 2004, oamenii erau pregătiţi să fie transferaţi la o altă închisoare. Ei au descris o procedură asemănătoare cu cea din mărturiile altor victime ale programului de livrare: erau dezbrăcaţi la piele, îmbrăcaţi în scutece şi salopete, apoi li se puneau cătuşe, erau legaţi la ochi, li se puneau o mască pe faţă, li se introduceau dopuri în urechi, şi peste glugă li se puneau căşti. Ca şi în relatările lui Binyam Mohammed şi ale oficialilor aeroportului suedez, întrega operaţiune era dirijată rapid şi cu

profesionalism de către o echipă de americani îmbrăcaţi în negru şi mascaţi.[18]

După câteva ore, avionul lui Bashmilah şi Salim a aterizat. Apoi, ei au fost aruncaţi într-un elicopter cu încă vreo doisprezece sau mai mulţi prizonieri. Elicopterul a zburat în jur de două ore şi jumătate spre trei înainte de a ateriza, moment în care oamenii au fost îmbarcaţi într-o maşină şi duşi în zona neagră. Din momentul aterizării avionului, au mers cu maşina de-a lungul unui drum denivelat timp de zece, cincisprezece minute. Când s-au dat jos din maşină, oamenii au urcat câteva trepte, au intrat într-o clădire după care au coborât o pantă sau o rampă. Pereţii erau proaspăt vopsiţi, toalete erau moderne şi închisoarea era foarte bine organizată şi cu angajaţi bine pregătiţi.

Câteva indicii le arătau că se află în Europa de Est, sau cel puţin nu într-o ţară musulmană. Toaletele îndreptate spre Mecca (direcţia care le era permisă pentru rugăciune). Orele de zi lumină fluctuau de-a lungul anului, soarele apunând între 4:30 p.m. şi 8:45 p.m., ceea ce sugera că se aflau deasupra paralelei 41, cu mult mai la nord de Orientul Mijlociu. Iarna povesteau că le era foarte frig, mai frig decât orice simţiseră ei vreodată. Şi mâncarea le era străină. Americanii le dădeau mâncare pe care ei o descriau ca „europeană" – felii de pâine, orez cu carne din conservă, iaurt şi salată. Odată li s-a dat şi pizza, pe care nu o mai încercaseră niciodată. În zilele de vineri, americanii le dădeau batoane de ciocolată Kit Kat.[19]

Relatările yemeniţilor legate de închisori se potriveau cu un raport al lui Brian Ross de la *ABC News*, în care o sursă nemenţionată descria o închisoare secretă din Polonia, unde

fuseseră deţinuţi în 2005 cel puţin doisprezece prizonieri „valoroşi", dar care a fost închisă după ce Human Rights Watch a declarat Polonia gazdă suspectă a zonelor negre ale agenţiei. Sursa a relatat postului *ABC News* că la alte închisori secrete din Europa de Est, Abu Zubaydah şi alţii erau hrăniţi cu „iaurt şi fructe", „legume fierte şi fasole" şi „carne sau pui cu mai multe legume şi orez". Abu Zubaydah, relata sursa, era tratat cu mai multă ciocolată Kit Kat, fiind un prizonier cooperant.[20] Lui Brian Ross i s-a confirmat şi din surse CIA că existaseră zone negre în Polonia începând din 2002, unde cel puţin doisprezece prizonieri de „mare valoare" fuseseră deţinuţi. Unsprezece din aceşti prizonieri au fost torturaţi în mod repetat şi regulat prin „ţinerea capului sub apă". După spusele lui Ross, excepţia o făcea Ramzi bin al-Shibh – un atentator de la 11 septembrie, mai mare în grad – care a clacat nervos şi a devenit cooperant după ce agenţi CIA i-au arătat starea în care se afla Khalid Sheik Mohammed. Ross a mers mai departe relatând că, deşi locaţia din Polonia a fost deschisă în 2002, o a doua locaţie din Europa – în România – a fost deschisă mai târziu şi mai mulţi prizonieri din zona neagră poloneză au fost duşi acolo.[21] În mai 2005, ambasada Statelor Unite din Yemen a informat guvernul yemenit că Bashmilah, Salim şi un alt yemenit pe nume Mohammed al-Assad urmau să fie returnaţi ţării. Statele Unite nu furnizau nicio dovadă împotriva acestora. După un zbor de şapte ore, cei trei au fost predaţi guvernului yemenit, care la rândul lui i-a ţinut prizonieri nouă luni de zile înainte de a-i elibera pe 13 februarie 2006.[22]

Mărturia ulterioară a lui Bashmilah şi Salim pentru Amnesty International nu reprezenta o surpriză pentru

John Sifton de la Human Rights Watch. Urmărind avioanele torturii, el aflase deja unde erau duşi mulţi dintre cei răpiţi de CIA. Precum Ray, urmăritorul de avioane, Sifton aflase şi el cum să transformi zborul unui avion într-un subiect de proporţii.

* * *

Este tentant să supraestimezi contribuţia urmăritorilor de avioane amatori la demascarea programului de livrare specială. Există câţiva oameni foarte preţioşi implicaţi în această activitate, care îşi asumă un anume risc atunci când susţin că oameni ca Ray au trebuit să descifreze deplasările avioanelor suspecte şi să interpreteze informaţiile brute pe care urmăritorii de avioane le furnizau. Dar o contribuţie şi mai durabilă din partea comunităţii de urmăritori de avioane provine din vastele baze de date, informaţii şi imagini pe care ei le-au construit. În aceste baze de date se pot găsi numeroase fotografii ale avioanelor torturii. În plus, nu putem uita că tehnicile de bază ale activităţii de urmărire a avioanelor şi chiar şi ideea că jurnalele de zbor şi tiparele de trafic pot revela informaţii geografice ascunse deveneau unelte puternice în mâinile jurnaliştilor şi activiştilor ai drepturilor omului care încercau să descifreze liniile generale ale programului de livrare specială prin monitorizarea deplasărilor avioanelor torturii.

Jurnalistul britanic Stephen Grey a fost unul dintre primii reporteri care au înţeles aceste lucruri şi el a început să compileze o bază de date care cuprindea jurnale de zbor folosind relatări de pe site-urile urmăritorilor de avioane,

date din sistemul ETMS şi din alte surse din industria aviatică. „Am început să analizez ce am găsit în jurnalele de zbor", ne-a spus el de la Londra, „şi am aflat că exista o legătură clară între zborurile înregistrate în jurnalele de zbor, rapoarte ale livrărilor şi relatări ale actualilor sau foştilor prizonieri." Grey a folosit baza sa de date care cuprindea jurnalele de zbor pentru a aduce contribuţii publicaţiilor *New York Times, Newsweek, The Guardian*, prin rapoarte şi alte lucrări – întâmplări coroborate când era aproape imposibil să găseşti fapte reale.[23]

Dar mai este de lămurit un ultim lucru despre urmărirea avioanelor şi anume că această activitate s-a transformat într-o sâcâială de proporţii pentru CIA, „un dezastru" în cuvintele lui *The Guardian*. După un timp, se părea că fiecare mare operaţiune a CIA era cercetată într-un fel sau altul de urmăritorii de avioane care, în mare, nu prea aveau habar de ceea ce făceau.

La aeroportul Son San Juan din insula Mallorca, Josep Manchado, un urbanist şi un urmăritor de avioane, fotografiase pe 23 ianuarie 2004 un aparat de zbor Boeing 737 Business Jet (N313P) aflat pe pistă. A tras concluzia că vreun american milionar venise în vizită, a făcut o fotografie şi a postat-o, dintr-un capriciu, pe un site al urmăritorilor de avioane.[24] Spre surprinderea lui Manchado, banala fotografie a aparatului american de zbor Business Jet a început să suscite interes din multe părţi. Au început să sosească e-mail-uri şi apeluri telefonice din Statele Unite şi Suedia – erau oameni care întrebau despre aparatul neînregistrat Business Jet care fusese fotografiat. „Era evident că nu toţi erau urmăritori de avioane pentru că

ei puneau întrebări pe care cei cu cunoştinţe despre avioane nu le-ar pune", a relatat el ziarului *The Guardian*.[25] Jurnaliştii şi cercetătorii începuseră să realizeze că avionul era implicat în programul de livrare şi, folosindu-se de fotografia lui Manchado, ei au reuşit să îi convingă pe reprezentanţii aeroportului din Skopje, Macedonia, să le arate registrele aviatice din ziua în care cetăţeanul german Khaled El-Masri pretindea că fusese răpit din Macedonia. Registrele indicau că aparatul Boeing 737 Business Jet a urmat într-adevăr un plan de zbor pe 23 ianuarie: Palma de Mallorca – Skopje, Macedonia – Bagdad, Irak – Kabul, în Afganistan.[26] Investigaţiile ulterioare întreprinse de alţi cercetători arătau că era chiar ceva mai mult decât un plan de zbor – circuitul real fusese Larnaca, în Cipru – Rabat, în Maroc – Kabul, în Afganistan – Alger, în Algeria, Algeria – Palma de Mallorca – Skopje, Macedonia – Bagdad, Irak – Kabul, Afganistan – Timişoara, în România – Palma de Mallorca – Washington D.C. Aterizarea la Rabat, în Maroc, apărea în aceeaşi zi în care Binyam Mohammed spunea că fusese dus la Kabul. Astfel, jurnalele de zbor coroborau cu relatările lui Khaled El-Masri şi Binyam Mohammed.

Urmăritorul de avioane care dăduse startul acestui şir de evenimente habar n-avea de ceea ce făcea postând fotografia pe internet. Nu făcea decât să se documenteze cu privire la aceea aterizare ca parte a hobby-ului său. Aşa cum a menţionat un coleg urmăritor de avioane: „Nu ne interesează aici aspectul CIA. Nici nu ştii cine este proprietarul avionului când notezi numărul de serie.... Ţii jurnale corecte pentru propriile tale însemnări".[27]

CAPITOLUL 4
ÎNCHISORILE ÎNTUNECATE

În timp ce avionul cu reacţie al companiei Ariana Airlines ateriza pe Aeroportul Internaţional Kabul, am fost şocaţi de faptul că oraşul Kabul semăna mai mult cu o aşezare întinsă şi dezordonată decât cu un oraş important. Niciun zgârie-nor nu se vedea la orizont, nicio clădire din sticlă nu strălucea în lumina soarelui. Smogul şi praful umpleau valea. Locuinţe simple din chirpici se ancorau de versantul muntelui. Dacă nu am fi cunoscut destinaţia noastră, am fi putut crede că urma să aterizăm pe o pistă militară din provincie şi nu pe cel mai mare aeroport al ţării. Kabulul pe care l-am zărit aruncându-ne privirea din avion era dovada valurilor succesive de războaie neterminate care au dat formă oraşului. Craterele învechite şi erodate şi avioanele bombardate sunt o amintire a asediului continuu cu mortiere al lui Gulbuddin Hekmatyar asupra aeroportului din timpul nesfârşitelor ciocniri dintre căpeteniile

erei pretalibane. Magaziile şi depozitele de lângă aeroport poartă cicatricile proaspete şi urmele găurilor lăsate de exploziile bombelor americane.

În timp ce traversam pista către terminalul care semăna cu un buncăr, un convoi de automobile Humvee se îndrepta către un elicopter Blackhawk staţionat, în timp ce lângă noi, un aparat de zbor F-16 îşi aprinse motoarele cu un zgomot de parcă cerurile s-ar fi despicat şi îşi luă zborul.

În interior, terminalul era întunecat şi murdar – jumătate din becuri erau sparte sau pâlpâiau – şi bucăţi mari din tavanul de metal atârnau în mod primejdios. Cele mai multe indicatoare erau scrise de mână şi singura bandă rulantă pentru bagaje era semifuncţională. Poliţişti afgani îngrozitor de slabi ne-au verificat vizele în timp ce albi vânjoşi, cu ochelari de soare şi veste antiglonţ, adunau arme semiautomate în zona bagajelor, chiar în spatele ultimului punct de control.

Aeroportul era, aşa cum aveam să aflăm imediat, emblematic pentru întreg oraşul: la cinci ani după sosirea soldaţilor americani, Kabulul încă era o ruină, o zonă de conflict. Peste tot în oraş energia electrică era intermitentă. Fiecare semafor din această metropolă de trei-patru milioane de locuitori era spart. Enorm de mulţi oameni încă mai trăiau printre dărâmături, ocupând clădirile distruse de bombe sau aşternându-şi tabăra lângă ruinele caselor lor şterse de pe suprafaţa pământului. Iar ostilităţile continuau, chiar dacă la o scară evident mult mai mică.

Am sosit la Kabul în căutarea zonelor negre, închisorile secrete ale CIA, unde deţinuţi ai războiului împotriva torturii sunt izolaţi şi torturaţi. Din rapoartele media şi

interviurile cu experţi în drepturile omului, aflăm că oraşul Kabul este sau a fost gazda a cel puţin două astfel de facilităţi. Prima, situată într-o veche fabrică de cărămizi de la periferia oraşului, era cunoscută sub numele de cod „the Salt Pit"(Mina de Sare). A doua facilitate îşi câştigase porecla de „Dark Prison" (Închisoarea Întunecată) sau „Prison of Darkness" (Închisoarea Întunericului"). Am vrut să vedem aceste locuri, să vedem care erau cunoştinţele localnicilor afgani care locuiau în preajmă despre ele şi, dacă era posibil, să vorbim cu cei care fuseseră deţinuţi acolo.

La momentul anchetei noastre în Afganistan, se ştia foarte puţin despre „Închisoarea Întunecată". Mai mulţi prizonieri care au fost în custodia CIA mai mulţi ani înainte de a se trezi în Golful Guantánamo descriseseră locul şi ei credeau că Închisoarea Întunecată se afla în Kabul sau prin preajma lui. Cu toate acestea, nimeni în afară de agenţie şi aliaţii ei nu ştie cu certitudine unde este localizată închisoarea. Conform unor teorii, ea ar putea fi situată în acelaşi „campus" ca şi Mina de Sare. Foşti prizonieri, printre care şi Binyam Mohammed, Jamil el-Banna şi Hassan bin Attash oferă relatări similare despre Închisoarea Întunecată: întunericul era atât de dens, încât nu-şi puteau vedea propriile mâini; albumul *Slim Shady* al lui Eminem şi alte tipuri de muzică şi sunete violente erau ascultate cu volumul la maxim douăzeci şi patru de ore din douăzeci şi patru; interogatoriile se ţineau la lumină intermitentă; iar prizonierii erau prinşi în chingi şi atârnaţi de tavan. Bisher Al Rawi, care din decembrie 2002 a fost deţinut în Închisoarea Întunecată, a descris „un fel de muzică specifică unui cult satanic" în permanentă reluare, un întuneric impenetrabil

şi imaginea tulburătoare a gardienilor mascaţi care traversau periodic coridoarele cu lanterne cu lumină slabă.[1]

Deşi am făcut investigaţii repetate despre Închisoarea Întunecată pe durata şederii în Kabul, ne-am concentrat eforturile pe Mina de Sare, despre care ştiam că era situată lângă aeroportul din Kabul. *Washington Post* dezvăluise numele de cod al închisorii în martie 2005. La acea dată, ziarul anunţase că închisoarea fusese „rasă de pe suprafaţa pământului" şi relocată în altă parte. În noiembrie, *Washington Post* adăuga în articolul său referitor la închisorile secrete ale CIA din Europa de Est, că problemele de securitate legate de drumul către Mina de Sare au dus la abandonarea intermitentă a închisorii de-a lungul anilor în care ea a fost activă. Pe durata închiderii închisorii, anunţa *Washington Post*, prizonierii fuseseră mutaţi în interiorul bazei Bagram şi, în cele din urmă, într-o altă locaţie.[2]

Odată ce *Wahington Post* a dezvăluit numele de cod CIA „Mina de Sare", am început să urmărim povestea pas cu pas. Am fost imediat interesaţi de o recentă fotografie a Minei de Sare făcută din satelit, pe care *Washington Post* o publicase în articolul său din noiembrie; fotografia ilustra două mari structuri. Când am făcut rost de o a doua fotografie din satelit, una luată la începutul anului 2001, ne-a fost clar că situl dezvăluit de *Washington Post* era utilizat masiv: prima fotografie indica numai o clădire. A doua clădire apăruse după invazia americanilor.

Cu ajutorul serviciilor satelit uşor accesibile de captarea imaginilor, am putut confirma că fotografia pe care *Washington Post* o publicase era într-adevăr cea a Minei de Sare. Toate relatările deţinuţilor arătau că închisoarea se

afla la numai zece minute de mers de la aeroport. Pentru că ştiam că zborurile livrării aterizau la Kabul, am presupus, dat fiind condiţiile de şofat din Afganistan, că închisoarea despre care era vorba nu putea fi la mai mult de patru-şase mile distanţă de aeroport. Înarmaţi cu o hartă trasată de un fost prizonier, Khaled El-Masri, am putut confirma că închisoarea dezvăluită de *Washington Post* trebuia să fie într-adevăr Mina de Sare. Pentru că niciun jurnalist nu mai vizitase locaţia, am vrut să vedem închisoarea de aproape.

* * *

Baza noastră pe durata şederii la Kabul a fost Hotelul Mustafa, cu cinci etaje şi cu o structură din anii '70, situat în centrul oraşului şi care, de obicei, cazează jurnalişti străini cu buget mic, furnizori ai armatei SUA şi mercenari liber-profesionişti. Păzit în permanenţă de gărzi solide dotate cu arme AK-47, hotelul Mustafa este şi unul din cele două locuri unde poţi cumpăra alcool la Kabul. Printre localnici, hotelul este cumva notoriu pentru diferite incidente, precum împuşcăturile care au izbucnit în hol între doi yankei beţivi – un soldat şi un fost soldat – şi care se crede că au durat trei ore şi în timpul cărora s-ar fi tras o sută de gloanţe. La şase luni după încăierare, pereţii din hol, acoperiţi cu oglinzi, încă purtau urmele găurilor de glonţ.

Localnicii numesc Mina de Sare *Hecht Hochtief*, în amintirea companiei germane de construcţii care construise fabrica înainte ca războiul civil să sfâşie ţara. L-am rugat pe translatorul nostru să ne găsească un şofer familiarizat cu periferia oraşului Kabul şi care să ne ducă la fabrica

abandonată. „Trebuie să găsim un bătrân", ne-a spus el. „Cineva care să fi trăit în Kabul suficient de mult timp ca să își amintească vremea când pe locul acela se afla încă o fabrică în activitate," Când am găsit în sfârșit un șofer care știa drumul, ne-a cerut cincisprezece dolari, bani mulți pentru Kabul.

În timp ce ne furișam în afara orașului, drumul deja plin de gropi s-a înrăutățit, praful a devenit mai dens și aerul mai fierbinte și mai uscat. Există două drumuri importante care leagă Bagram-ul de Kabul, iar acesta este, de departe, cel mai puțin utilizat. În curând ne-am trezit într-o vale pustie, unde nu se găseau decât fiare vechi. Rotocoale de fum negru se ridicau de peste tot în jurul nostru – rezultatul cuptoarelor de ars cărămizi. (La un moment dat, pe drum, am întâlnit și un blocaj de circulație: o turmă de capre era mânată peste drum de un cioban bărbos, în hainele tradiționale afgane, dar în mod ciudat, purtând o șapcă de baseball. Când ciobanul s-a întors ca să ne privească, am văzut că șapca lui era o șapcă cu inițialele „KBR" – un cadou, presupunem, de la Kellogg, Brown și Root, celebrul furnizor al armatei și filiala sa, Halliburton.)

Pe măsură ce ne apropiam de fabrica de cărămidă, puteam să ne dăm seama ușor că terenul aferent de 10 acri, care este înconjurat de mai multe clădiri, este încă, într-un fel sau altul, în folosință. Știam din rapoarte că anumite părți ale facilității erau folosite la antrenamentele forțelor antiteroriste afgane, iar alte părți ale campusului erau folosite drept o stație mai mică a CIA. În limbajul CIA, Mina de Sare era o așa-numită facilitate „a națiunii gazdă" – în mod ostentativ condusă de afgani, dar în totalitate

stăpânită şi finanţată de CIA. (*Washington Post* relatase că CIA plăteşte întregul cost al menţinerii închisorii Mina de Sare, „inclusiv mâncarea, apa şi salariile gardienilor".) Era important pentru CIA ca oamenii din afară să înţeleagă faptul că zona împrejmuită era o facilitate „a naţiunii gazdă". Dacă, de exemplu, un prizonier era bătut, torturat sau murea în mâinile gardienilor afgani, agenţia putea fie să nege responsabilitatea asupra incidentului, fie să susţină că zona nu se afla sub jurisdicţia SUA.[3] Astfel, nu am fost surprinşi să găsim un indicator scris de mână la un punct de control, care denumea facilitatea în limba engleză drept o clădire militară afgană. FOTOGRAFIEREA INTERZISĂ, scria pe semn.

Pe măsură ce ne apropiam de facilitate, ne-am uitat peste gard, dincolo de turnurile de pază şi am văzut fosta fabrică de cărămizi în ruină. Se potrivea cu fotografiile din satelit. Ştiam că este *Hecht Hochtief*, Mina de Sare, dar am întrebat gardienii care au oprit maşina şi care purtau uniforme verzi fără niciun semn, ce se afla în locul acela. Aşa cum ne aşteptam, ne-au răspuns că este o facilitate afgană militară.

Am insistat şi i-am întrebat dacă erau şi americani acolo. Gardienii au spus: „Da, mulţi americani". Am observat doi americani într-un Humvee din apropiere.

Am încercat, într-o manieră mai neoficială, să le punem şi alte întrebări, dar nevrând să ne răspundă, gardienii ne-au întrebat într-o doară încotro mergem. Dându-ne seama că nu mai puteam primi nicio altă informaţie, le-am răspuns: „Înapoi la Kabul".

* * *

Originile închisorii Mina de Sare se află în războiul dus de americani împotriva talibanilor. Când forţele americane şi ale Alianţei Nordice au capturat prizonieri pe câmpul de luptă, i-au grupat în funcţie de „valoarea" informaţiilor lor de spionaj. Împreună cu armata SUA şi cu Alianţa Nordică, CIA a sechestrat prizonieri „de mare valoare" la Baza Aeriană Bagram, o construcţie afgană rechiziţionată de trupele americane. Agenţia a adăpostit deţinuţii într-o închisoare făcută din containere de transport, înconjurate de un gard de sârmă.[4] Această facilitate temporară a servit drept prima zonă neagră. Între timp, şefii militari precum Generalul Adbul Rashid Dostum primeau prizonierii „de mică valoare", ţinându-i şi pe ei, în multe cazuri, în containere de transport – şi, uneori, masacrându-i în masă.[5]

La sfârşitul lui 2001, agenţia a abandonat containerele de transport de la baza Bagram în favoarea fabricii de cărămidă în ruină care se afla nu departe de bază. Mina de Sare asigura un adăpost de mai lungă durată prizonierilor „de mare valoare" ai CIA.

Surse anonime au relatat lui *Washington Post* că nu se găseau mulţi ofiţeri veterani ai CIA dornici să se ofere voluntari pentru o misiune de şef al unei închisori izolate şi că ofiţerul însărcinat cu zona neagră era un recrut aflat la prima lui misiune. Era un nou fel de misiune pentru CIA – conducerea unei închisori secrete nu era ceva care să se regăsească în istoria agenţiei. În 2003, un prizonier a murit îngheţat după ce un tânăr ofiţer responsabil cu închisoarea Mina de Sare a dat ordinul ca omul să fie dezbrăcat la piele, legat de duşumeaua din beton şi lăsat acolo peste noapte

fără pături. A doua zi dimineaţa, prizonierul – un tânăr afgan de douăzeci de ani – era mort. După ce un medic al CIA a stabilit cauza morţii ca fiind hipotermia, gardienii afgani l-au îngropat într-un mormânt anonim. Familiei nu i s-a spus niciodată de soarta lui şi rămăşiţele lui pământeşti nu au fost trimise acasă. În primăvara lui 2004, CIA a înaintat cazul Departamentului de Justiţie în vederea unei posibile judecăţi. Departamentul de Justiţie a hotărât să nu se judece cazul: Închisoarea Mina de Sare, hotăra Departamentul de Justiţie, era o facilitate străină aflată în afara jurisdicţiei lor. Ofiţerul responsabil cu închisoarea a fost promovat.[6]

Cea mai detaliată relatare din interiorul închisorii Mina de Sare vine de la Khaled El-Masri, un cetăţean german de origine libaneză, care a fost răpit de CIA în ianuarie 2004 şi ţinut în izolare timp de patru luni. A fost ridicat în timpul unei vacanţe la Skopje, în Macedonia, şi deţinut într-un hotel din Macedonia înainte ca un detaşament de americani mascaţi să îl ia pe sus într-un avion Boeing 737 Business Jet al companiei Premier Executive Transport Services şi să-l aducă la Mina de Sare, unde a fost supus unui tratament considerat tortură de dreptul internaţional. El-Masri a fost în cele din urmă eliberat în Albania. Povestea lui incredibilă a produs o furtună media internaţională.

În interviurile date în media şi în mărturiile sub jurământ, El-Masri şi-a amintit de un drum de zece minute de la aeroportul din Kabul, după care răpitorii lui mascaţi l-au îmbrâncit în josul unui rând de trepte printre cotloanele unei clădiri. Cu cizmele pe faţa şi pe gâtul lui, americanii i-au scos căţuşele, i-au îndepărtat gluga care-i acoperea

ochii lui şi l-au părăsit. După ce ochii s-au obişnuit cu mediul înconjurător, El-Masri a văzut că se afla într-o celulă provizorie.[7]

El-Masri a descris o celulă în care bucăţi de tencuială şi vopsea erau împrăştiate peste un covor murdar din plastic întins pe podea. Ceea ce trecea drept pat era o saltea din haine vechi acoperită cu o pătură subţire de armată. O sticlă de plastic plină cu o apă verzui-maronie se afla într-un colţ al camerei. Pereţii celulei erau acoperiţi cu urme de grafitti lăsate de prizonieri necunoscuţi care locuiseră acolo înainte – erau înscrisuri în arabă, limba Farsi (vorbită în Iran, Afganistan şi zone din Tadjikistan) şi limba Urdu (limba oficială pakistaneză). Putea descifra versuri din Coran, aforisme şi date mâzgălite pe pereţii celulei. Când El-Masri s-a uitat afară prin vizorul uşii celulei, a văzut un gardian în haine afgane holbându-se la el. „I-am făcut semn afganului că voiam să beau", şi-a adus el aminte de prima zi la Mina de Sare. „Niciodată în viaţa mea nu-mi mai fusese atât de sete." Gardianul afgan a arătat către sticla cu apă clocită din colţul celulei. „Am crezut că nu m-a înţeles şi am încercat să-i spun încă o dată că voiam să beau apă", îşi aminteşte El-Masri. Gardianul afgan a arătat încă o dată către sticla cu apă împuţită din colţ. „Voia să îmi spună că fie beau apa asta fie nu beau nimic, că pentru mine numai apa asta era de băut."[8]

În prima noapte a lui Khaled El-Masri la închisoarea Mina de Sare, patru oameni mascaţi, purtând uniforme negre, au intrat în celula lui şi l-au târât într-o altă cameră, unde patru mascaţi stăteau la o masă. Unul dintre mascaţi, care s-a adresat lui El-Masri în arabă cu accent palestinian,

i-a spus prizonierului să-şi dea toate hainele jos pentru un consult medical. Indivizii l-au fotografiat pe El-Masri şi au prelevat mostre de sânge şi urină. Când El-masri s-a plâns de apă, i s-a răspuns că „asta nu era problema lor, ci responsabilitatea afganilor". Indivizii l-au întrebat apoi pe El-Masri dacă voia mâncare musulmană sau nemusulmană cât stă în închisoare. După ce a cerut mâncare musulmană, El-Masri a aflat că era făcută din resturile de piele şi oase de la masa gardienilor afgani. Mascaţii l-au dus înapoi în celulă, unde, în camera neluminată, a bâjbâit după patul plin de zdrenţe. „Era rece la Kabul la vremea aceea şi nu aveam decât o pătură."[9]

A doua noapte mascaţii s-au întors. I-au pus lui El-Masri lanţuri la mâini, şi la picioare şi l-au îmbrâncit într-o cameră de interogatoriu. În cameră se mai aflau încă şapte bărbaţi, toţi purtând aceleaşi uniforme negre şi măşti. Un alt bărbat, care vorbea arabă cu un puternic accent libanez, a început să urle că El-Masri „era în Afganistan, unde nu există nicio lege şi că nimeni nu ştia că eram aici... Putem face cu tine ce vrem".[10]

* * *

Nu eram interesaţi numai să vedem zona împrejmuită în care stăteau deţinuţii – voiam de fapt să vorbim cu cei care fuseseră deţinuţi la Mina de Sare, Închisoarea Întunecată sau în orice altă facilitate secretă. Către sfârşit ne-am întâlnit cu jurnaliştii de la Pajhwok, una dintre puţinele agenţii de ştiri independente din Afganistan, un fel de agenţie Associated Press afgană cu douăzeci şi trei

de jurnalişti împrăştiaţi prin ţară în zece birouri diferite. Ne-am întâlnit cu Farida Nekzad, editorul-şef la Pajhwok, în curtea din spate a organizaţiei, o curte pietruită şi umbrită de copaci, înconjurată de un zid înalt de piatră cu ţepi în partea superioară şi păzit de gardieni înarmaţi. Noi speram ca Nekzad şi colegii ei să fi avut câteva indicii despre facilităţile secrete ale CIA sau să fi luat interviuri oamenilor care fuseseră închişi şi eliberaţi de agenţie sau să fi ştiut cui să ne adresăm.

Primul lucru pe care a trebuit să îl clarificăm era acela că noi eram interesaţi de închisori care deţineau prizonieri care nu erau afgani – în mod special oameni care fuseseră ridicaţi în alte ţări şi aduşi la Kabul. Clarificarea era importantă din moment ce SUA capturase o mulţime de luptători străini ai Jihadului care luptaseră alături de talibani. Oamenii pe care voiam să-i întâlnim erau oameni ca şi Khaled El-Masri, oameni care fuseseră răpiţi de CIA şi transportaţi în Afganistan pentru a putea fi anchetaţi şi chinuiţi cu impunitate.

În timp ce programul de livrare devenise un subiect politic disputat în America – fără să mai vorbim de Europa, unde Consiliul Europei, cât şi guvernele Germaniei, Italiei, Spaniei şi Marii Britanii investigau problema – la Kabul, aparent punctul terminus al multor livrări, existau puţine reportaje sau discuţii publice pe marginea problemei. Nekzad nu avea cunoştinţă de procesul lui El-Masri sau de mânia care cuprinsese aproape tot globul faţă de livrări.

„Nu am putut intra în închisorile unde americanii ţin prizonierii din alte ţări", ne-a spus Nekzad, care purta haine occidentale şi avea unghiile date cu ojă aurie, deschisă

la culoare şi strălucitoare. „Au o securitate severă – şi nu este securitate afgană." De fapt, a continuat Nekzad, ea împreună cu colegii ei nu putuse vizita nicio facilitate de detenţie a SUA şi nici guvernul afgan nu a putut face aşa ceva. Dar ea auzise de ceea ce ar putea fi o altă închisoare secretă americană, un loc lângă secţia de poliţie a districtului 10 din Kabul, nu departe de intersecţia Haji Yaqoub. Nekzad a subliniat că se baza pe zvonuri şi pe speculaţii în legătură cu locul. „Am auzit că acolo există prizonieri străini, dar nu avem nicio dovadă. Nu putem spune precis că este vorba de o închisoare americană pentru că au o securitate foarte severă."

Un alt jurnalist de la Pajhwok ni s-a alăturat şi ne-a oferit mai multe păreri despre închisorile din Afganistan. „În această ţară", spunea el, „comandanţii, şefii războinici au propriile lor închisori acasă la ei. Uneori, aceste închisori sunt subterane. În provincia Baghlan, căpetenia locală are o închisoare făcută din containere de transport. Un om a fost omorât în închisoare acum două săptămâni. Şi guvernatorii deţin prizonieri în casele lor şi în containere de transport. Guvernatorul unei provincii din sud are o închisoare în subsolul casei sale."

În ciuda sistemului de justiţie afgan haotic, cu caracter ad-hoc, Nekzad era supărată pe faptul că SUA aducea prizonieri în ţara sa. „De ce se află prizonierii aici dacă nu au comis nicio ilegalitate în Afganistan?", se întreba ea. „Fiecare ţară îşi are propriile legi şi propria constituţie. De ce ar trebui oamenii aceştia să fie aici? Poate că americanii cred că aici nu există nicio lege, nicio constituţie." Ne-a încurajat să verificăm locul de lângă intersecţia Haji Yaqoub.

* * *

A fost ideea translatorului nostru: ca pur şi simplu să întrebăm la poliţie ce ştiu ei despre închisoarea secretă de care ne vorbise Nekzad.

Şi nu după mult timp am stabilit o audienţă cu şeful poliţiei districtuale, care a vorbit cu noi în biroul lui, o cameră oribilă, vopsită în alb, gri şi cafeniu-roşiatic şi împodobită cu o fotografie color a liderului Alianţei Nordului, Ahmed Shah Massood, care fusese asasinat cu câteva zile înainte de 11 septembrie. Reprezentantul poliţiei, un bărbat morocănos, care nu se prezenta decât ca fiind domnul Habibullah – dată fiind securitatea din Afganistan, multor afgani, chiar şi oficialilor guvernului le este teamă să-şi spună întreg numele presei – deţinea şi el câteva frânturi de informaţie. „Nici poliţiei afgane nu i se permite să meargă acolo", ne-a spus Habibullah din spatele biroului său mare din lemn. „Numai americanii pot merge acolo – şi nu toţi americanii. Nimeni nu ştie ce se întâmplă acolo."

I-am mulţumit lui Habibullah pentru timpul pe care ni-l acordase, am dat mâna cu el şi ne-am retras. În timp ce treceam pe lângă o groapă de gunoi care duhnea, am hotărât să verificăm locul noi înşine şi am luat-o în susul străzii. La câteva străzi distanţă de secţia de poliţie, drumul, Strada Doi, s-a înfundat dintr-odată, tăiat de un zid de cinci picioare înălţime, din plăci de beton împotriva exploziilor, saci de nisip şi ghemuri de sârmă ghimpată. Un gardian afgan slăbănog stătea în faţa barajului care bloca drumul. Translatorul nostru l-a întrebat ce face. „Este vorba de o operaţiune americană. Se ocupă de antinarcotice şi activitatea antiteroristă", a răspuns gardianul. I-am spus că

voiam să vorbim cu şeful şi afganul s-a întors cu spatele şi s-a uitat la următorul cordon de securitate, format din doi soldaţi Gurkha nepalezi, care stăteau într-o baracă militară din placaj îndreptată către zidul contra exploziilor. Purtând ochelari de soare Oakley şi îndreptând către noi arme americane de asalt M-16, unul dintre soldaţii Gurkha vorbi ceva prin staţia de radio-emisie.

Curând după aceea, doi indivizi care aduceau a americani (erau bărbaţi albi, cu tricouri şi pantaloni maronii decoloraţi) au ieşit din complex. Erau înarmaţi cu pistoale. Uitându-ne la părul lor aţos şi nespălat – mult mai lung decât permite regulamentul militar – şi observând lipsa uniformei militare, ne-am închipuit că ei ar putea fi Forţele Delta ale Armatei Americane, ai căror membri sunt cunoscuţi că refuză se tundă după protocolul standard al armatei, angajaţi CIA sau mercenari care lucrau pentru o companie militară privată. Când unul dintre indivizi a început să vorbească, imediat ne-am dat seama că nu sunt americani – avea un accent puternic. „Bosniac", a explicat el, înainte de a refuza să ne spună cine îl angajase sau ce făcea acolo. Un alt individ a început să-şi dea aere încercând să vorbească cu noi, un negru înalt şi foarte musculos, legănând o armă de asalt. Acest tip era de fapt un american – „din Maryland", dar ca şi ceilalţi, nu a vrut să ne dea niciun indiciu despre ce făcea el sau care îi era numele.

* * *

În timp ce noi alergam după oameni care fuseseră ţinuţi în închisori secrete, tot auzeam de Dr. Rafiullah Bidar, directorul regional al Comisiei Independente Afgane pentru

Drepturile Omului şi un om recunoscut ca ştiind la fel de mult din ceea ce se întâmplă în interiorul centrelor de detenţie americano-afgane ca orice alt civil din ţară. Bidar a chestionat zeci de foşti deţinuţi capturaţi de SUA. Prin intermediul translatorului nostru am stabilit un interviu cu el.

Translatorului nostru îi era un pic teamă să se îndrepte spre Gardez, un oraş plin de noroi, de vreo trei sute de mii de locuitori, aflat la sud-est de Kabul. „Este riscant să mergi la Gardez", ne-a spus el, arătând un pic speriat. Lucrurile urâte au un anume fel de a se întâmpla în provincii. În 2004, Medecins Sans Frontières, o organizaţie franceză de ajutor medical, s-a retras din Afganistan după ce cinci dintre membri ei au fost masacraţi fără motiv în regiunea nord-vestică a Badghis-ului. Acasă în State, un profesor american care făcuse nişte cercetări în Gardez, ne informase că acolo lucrurile puteau „deveni periculoase foarte repede". Oraşul era mai conservator decât Kabulul şi era recunoscut ca un centru al activităţilor de tip taliban.

Pregătindu-ne pentru călătorie, translatorul nostru a stabilit o regulă: toţi să purtăm haine afgane tradiţionale pentru a încerca să ne amestecăm printre localnici. Iar el avea să verifice periodic cu prietenii săi de la ONU situaţia securităţii drumurilor.

Drumul către Gardez ne-a condus printr-un vast peisaj selenar de nisip şi piatră, punctat de câte un ocazional sat din chirpici. Pe câmpii, păstorii îşi mânau cămilele râioase de-a lungul grămezilor de piatră date cu vopsea roşie – un avertisment că mergeau pe lângă câmpurile minate. Drumul, proaspăt construit de o companie turcească, era lin şi asfaltat, fără limită de viteză şi fără niciun indicator.

Am ajuns în biroul lui Bidar fără probleme; de-abia mai târziu aveam să aflăm că un bombardier a aruncat în aer oraşul Logar la scurt timp după ce îl traversasem noi.

Bidar, un politolog educat de sovietici, este un om scund, cu chelie, sprâncene proeminente şi arcuite şi cu o barbă căruntă. În biroul lui, Bidar ne-a spus că reprezentanţele Comisiei pentru Drepturile Omului din Kandahar şi Gardez pregăteau dovezile pentru demascarea abuzului comis în centrele de detenţie ale SUA. „În 2005, am lucrat la 113 plângeri legate de abuzurile forţelor coaliţiei", ne-a explicat el. „Optzeci şi cinci din acele plângeri au fost rezolvate de biroul din Gardez", în timp ce filiala din Kandahar a rezolvat restul.[11]

Comisia, explica el, era îngrijorată să nu fie folosită drept un mijloc de propagandă pentru elementele antiamericane din interiorul Afganistanului. „Americanii sunt aici să ne ajute, să ne salveze. Dar vrem ca americanii să ne respecte legile. Ei trebuie să respecte drepturile omului", spunea Bidar.[12] „În 2005, americanii au recunoscut că deţin douăzeci de închisori în tot Afganistanul şi cinci sute de prizonieri", ne-a spus el. „A fost o mare realizare pentru noi să îi facem să recunoască. Din nefericire, nu ni s-a permis să mergem să-i vedem pe aceşti prizonieri. În cele din urmă, am decis să luăm interviuri deţinuţilor eliberaţi din închisori. Ne-au spus cum au fost torturaţi."[13]

Cei mai mulţi dintre foştii prizonieri erau săteni capturaţi pentru că erau pretinşi simpatizanţi ai talibanilor sau ai Al-Qaeda, deşi Bidar credea că cei mai mulţi dintre ei nu aveau nimic de-a face cu politica.

Un bărbat între două vârste, pe nume Allah Noor, un comerciant fără prea mare succes, cu o tarabă în inima oraşului, avea o istorie tipică. A fost săltat de soldaţi americani într-o după-amiază de iarnă, la sfârşitul lui 2003. „Când au intrat în magazinul meu, au rugat un translator afgan să îmi lege mâinile", ne-a spus Noor. „Voiau să ştie unde sunt armele." Soldaţii, ne-a explicat el, credeau că aproviziona gherilele talibane locale cu arme – deşi el nu avea de fapt nicio armă.[14]

Soldaţii l-au legat la ochi şi i-au pus lui Noor o cagulă pe faţă înainte de a-l duce cu maşina la o bază din apropiere. Când legătura de la ochi i-a fost îndepărtată, el se afla într-o cameră închisă cu lacăt, înconjurat de doi translatori afgani, trei americani îmbrăcaţi în haine tradiţionale afgane şi trei americani în uniforme militare. L-au dezbrăcat la piele, i-au făcut fotografii din toate unghirile. Câţiva din personalul american au început să îi pună întrebări prin intermediul translatorilor, în timp ce alţii, spunea Noor, „au început să mă bată foarte rău. Apoi m-au forţat să stau într-o poziţie imposibilă".[15]

S-a ridicat şi ne-a demonstrat acest lucru îndoindu-şi genunchii aşa cum face un jucător de baseball care prinde mingea şi împingându-şi posteriorul înainte într-o poziţie evident inconfortabilă. Bătaia a continuat trei ore înainte ca ei să-mi dea numai nişte pantaloni şi să mă bage într-o cameră mare şi întunecată. Era începutul iernii. În cameră era foarte frig şi în acoperiş existau găuri. Mă ningea. Nu aveam decât o pătură subţire. Am stat sub zăpadă zile întregi".[16]

A doua zi, soldaţii l-au atacat cu un ciobănesc german care mârâia. Zile întregi nu i s-a dat de mâncare şi nu i s-a permis să folosească toaleta şi nu i s-a dat voie să se

roage. În cele din urmă, i-au pus din nou o cagulă pe cap şi l-au dus la baza militară de la Bagram, cu un elicopter.[17] Din moment ce CIA îşi mutase prizonierii din Bagram în Mina de Sare în 2001, armata SUA folosise baza ca o închisoare-cheie pentru insurgenţii suspecţi.

La Bagram, lui Noor i s-a acoperit faţa cu o cagulă, i s-au pus cătuşe, a fost înlănţuit la glezne şi aruncat într-o altă cameră. „Mi-am dat seama că mai erau şi alţi oameni acolo pentru că gemeau. Apoi au început să ne lovească cu pumnii şi picioarele." Încă o dată un câine a tăbărât pe ei. Când a fost scos din această cameră, soldaţii l-au obligat pe Noor să alerge până la camera de interogatoriu în timp ce era cu faţa acoperită, legat cu lanţuri şi cu cătuşe la mâini.[18]

După prima sesiune de interogări, i s-au dat ordine stricte să nu vorbească cu soldaţii şi nici cu prizonieri şi nici chiar să se uite la alţi prizonieri. Abuzurile au continuat timp de aproximativ cinci luni până când, fără să i se dea prea multe explicaţii, Noor a fost eliberat de SUA şi a ieşit din închisoare. Nu avea nicio idee cine fuseseră colegii lui prizonieri – nu i se dăduse voie să vorbească cu ei – sau dacă indivizii care purtaseră haine de stradă în timp ce îl interogaseră erau agenţi CIA sau ai altui serviciu de spionaj.[19]

Gannat Gul, un medic veterinar în vârstă de treizeci şi opt de ani, avea o poveste asemănătoare. Dar spre deosebire de Allah Noor, lui Gul i s-a permis în cele din urmă să vorbească cu colegii lui deţinuţi la Bagram şi el a aflat că făcea parte dintr-o distribuţie internaţională. Printre prizonieri, povestea Gul, erau irakieni, iranieni, saudiţi, yemeniţi şi pakistanezi – niciunul dintre ei nu fusese prins în Afganistan. Toţi, ne spunea el, fuseseră răpiţi în afara ţării şi aduşi la Bagram.[20]

Gul îşi aduce aminte de un irakian, un bărbat pe nume Mahmood, care i-a împărtăşit împrejurările răpirii sale. El a spus „Soţia mea este din Indonezia. Când a început războiul în Irak, ne-am mutat în Indonezia pentru a sta cât mai departe de război. Cineva trebuie să fi spus că îi susţin pe Saddam şi Al-Qaeda". Gul a continuat: „Americanii au venit şi l-au arestat şi l-au dus direct în Afganistan. Timp de trei ani a stat într-o închisoare secretă de care nimeni nu ştie nimic. Apoi l-au dus la închisoarea din Bagram". Nici Gul şi nici Mahmood nu ştiau numele acestei închisori secrete.[21] Gul avea asupra lui un document militar care arăta că a fost închis de către „Forţele de Intervenţie Combinate/Reunite (CJTF-76)" la „Aerodromul Bagram" timp de aproape doi ani şi jumătate înainte de a fi eliberat în ianuarie 2005, fiind unul dintre cei optzeci şi unu de oameni lăsaţi să plece în cadrul unei eliberări în masă a prizonierilor.[22]

Gul era foarte supărat pe Statele Unite. I-a acuzat pe soldaţii care îl arestaseră că i-au furat cele mai preţioase lucruri aflate în posesia sa – un aparat de fotografiat, un casetofon, un binoclu şi două ceasuri de mână – cât şi economiile de o viaţă, în valoare de 350 000 afgani (cam 7 100 dolari americani). „Nu eram taliban. Nu eram membru Al-Qaeda", se destăinui Gul. „Ei au venit numai ca să fure de la mine. Nu există în toată lumea un hoţ mai mare ca America. America este cel mai crud hoţ. Am pierdut totul." Printre alte lucruri pe care le pierduse era şi slujba sa susţinută financiar de ONU, slujbă care implica îngrijirea caprelor şi a altor animale de fermă.[23]

Cu cât intervievam mai mulţi oameni în Afganistan, cu atât ne era mai clar: întrebările legate direct de zonele

negre ale CIA nu aveau prea mult sens – erau de-a dreptul naive, încercând să facă distincţii acolo unde nimic nu era în ordine. Pentru cineva ca Allah Noor sau Gannat Gul, nu exista nicio diferenţă între zonele negre şi închisorile militare, care, la rândul lor, nu se diferenţiau de închisorile obişnuite conduse de şefi militari, aliaţi ai SUA şi care, la rândul lor, nu se diferenţiau de ocupaţia americană însăşi. Din multe puncte de vedere, toată ţara era o imensă zonă neagră.

Statele Unite nu au informat niciodată familiile acestor oameni unde se aflau ei. Nu i-au acuzat niciodată de vreo încălcare a legii. Statele Unite nici măcar nu le-a spus vreodată de ce erau eliberaţi când păşeau liberi în afara închisorii. Era de fapt exact acel tip de tratament aplicat oamenilor înhăţaţi de CIA şi duşi ca pradă în Afganistan. (Şi atât Noor cât şi Gul bănuiesc faptul că unii dintre cei care îi anchetau erau, de fapt, agenţi de spionaj.)

Este uşor să-ţi imaginezi că atunci când americanii au venit în Afganistan, ei trebuie să fi văzut ceea ce văzuse Împăratul Augustus în pădurile germane sau ceea ce văzuse Regele Leopold în ascunzişurile necartografiate ale fluviului Congo: un spaţiu dincolo de lumea recognoscibilă; un spaţiu întunecat, fără legi; un spaţiu incoerent şi de neînţeles. Un spaţiu unde orice se putea întâmpla. În schimb, într-un anume fel, imaginaţia a devenit realitate. Actul de a vedea un spaţiu unde orice se poate întâmpla a ajutat la crearea unui spaţiu unde orice avea să se întâmple. Afganistanul a devenit un spaţiu după imaginea unităţilor improvizate şi neregulate ale CIA şi ale Forţelor Speciale. Un spaţiu fără uniforme, unde nu este clar cine pentru cine lucrează. Unde violenţa este ca şi arhitectura: ad hoc.

Datorită acestor percepţii, Afganistanului îi era aproape destinat să sfârşească făcând pe gazda unei Închisori Întunecate pentru a deveni un loc unde oameni precum Khaled El-Masri, Binyam Mohammed şi mulţi alţii puteau pur şi simplu să dispară de pe suprafaţa pământului. „Suntem în Afganistan, unde nu există legi... nimeni nu ştie că suntem aici", îi spuseseră interogatorii lui El-Masri. „Putem face cu tine ce vrem."

* * *

În timp ce avionul nostru 727 părăsea pista stricată a aeroportului din Kabul pentru a zbura către Dubai, din avion s-a mai putut vedea încă o dată, pentru scurt timp, panorama oraşului. Urmele bombelor şi ruinele se mai puteau vedea limpede. Dar mai era ceva. La capătul îndepărtat al pistei, cuibărit în spatele unui gard din lanţuri, se afla un avion Hercules construit de Lockheed, un avion alb cu propulsie turbo, care avea o singură dungă albastră în josul fuselajului. Mai văzusem acest avion înainte: ca un simbol pe ecranul unui computer şi ca numărul de înregistrare într-un jurnal de zbor. Era, de fapt, unul dintre cele patru avioane care aterizaseră pe pista de la Desert Rock cu mai mult de trei ani în urmă. Cu câteva luni înainte de plecarea noastră la Kabul, l-am descoperit zburând dincolo de graniţele SUA, urmărind un itinerariu care trecea prin Florida şi ajungea în Fresno, California, apoi prin Honolulu, Hawaii până la Baza Anderson a Forţelor Aeriene din insula Guam. Apoi dispăruse.

CAPITOLUL 5
LIVRAREA ACUM

În apropiere de complexul principal al Aeroportului Regional din Fayetteville se află o enclavă încercuită de copaci şi ocupată de o companie aviatică neobişnuită. Am sosit aici pentru a investiga o companie locală numită Centurion Aviation. Nu este clar ce fel de activitate întreprinde compania Centurion. Are toate datele unei mici companii de zboruri charter oferind servicii clienţilor bogaţi, dar care nu ies în evidenţă. Există o parcare privată pentru clienţi, un hangar discret şi serviciu personalizat. Ştim că Centurion Aviation utilizează două scumpe aparate de zbor cu reacţie.

Cu toate acestea, Fayetteville din Carolina de Nord nu este cunoscut ca având o clasă exclusivistă de călători ultrabogaţi şi nici nu este o ascunzătoare pentru celebrităţi jenate de faptele lor. Fayetteville adăposteşte mai degrabă comunitatea Forţelor Speciale ale armatei SUA. La Fort Bragg,

în apropiere, se află baza celebrei Divizii 82 Aeropurtate. Comandamentul Reunit al Operaţiunilor Speciale, care coordonează operaţiunile speciale din toată armata SUA, îşi are cartierul general la Fort Bragg. Şi mai există şi alte unităţi secrete, printre care Primul Detaşament al Operaţiunilor Forţelor Speciale, Delta Force, care este însărcinat cu operaţiuni antiteroriste în afara graniţelor SUA.

Într-adevăr, Fayetteville adăposteşte numeroase unităţi militare neconvenţionale: soldaţi înarmaţi cu arme speciale, tactici neconvenţionale şi echipament de culoare neagră, fără niciun semn în locul uniformelor.

Dar cele două avioane utilizate de Centurion nu sunt aparate militare standard. Ambele sunt aparate Gulfstream G-IV; unul are numărul de înmatriculare de pe coadă N478GS, celălalt, N475LC.

Centurion nu are în proprietate aceste două avioane: când am început să ne documentăm cu privire la aceste avioane, ambele erau proprietatea companiei Braxton Management Services. Braxton Management Services şi ofiţerii companiei, printre care Matthew Hallman, Larry Scheider, Gary Hopkins şi Gary Lonergan, foloseau adresa biroului de avocatură a lui Lonergan din Alexandria, statul Virginia. Firma de avocatură este specializată în planning imobiliar.

Centurion este listat în cadrul CALP, ceea ce înseamnă că cele două avioane pe care le utilizează Centurion sunt autorizate să aterizeze la baze militare. (Aşa cum s-a menţionat mai devreme, CALP este documentul care a folosit drept o „Piatră Rozeta" iniţială a companiilor paravan ale CIA. Centurion a apărut pentru prima oară în document în 2003.) Centurion are şi un cont deschis în cadrul Centrului

de Apărare pentru Susţinere Energetică, pentru a putea cumpăra carburant pentru avioane direct de la armată.

Din cauza faptelor neobişnuite care înconjoară compania Centurion Aviation – fapte care „reflectă" multe aspecte ale programului de livrare – avem bănuieli în privinţa lui Centurion. Cu siguranţă că unul din avioanele lui Centurion a fost implicat în câteva activităţi suspecte. Urmăritorii de avioane din Irak au zărit un aparat Gulfstream N478GS al companiei Braxton/Centurion pe pista unui aeroport irakian şi avionul a atras şi mai mult atenţia asupra lui când, la 6 decembrie 2004, s-a prăbuşit în timp ce ateriza pe Aeroportul Băneasa din Bucureşti, România. Conform raportului asupra accidentului, „cei trei membri ai echipajului de zbor şi cei şapte pasageri nu erau răniţi".

Când, în anul următor, organizaţia Human Rights Watch a dezvăluit că România era bănuită de găzduirea unei zone negre a CIA în apropierea Bucureştiului, prăbuşirea avionului N478GS a căpătat un nou înţeles, deşi nu exista o dovadă directă în privinţa unei legături între zbor, CIA şi zona neagră pe care România era bănuită că o găzduieşte. Ci mai degrabă rămânea numai o constelaţie de locuri, actori şi evenimente în jurul lui Centurion, care sugera o legătură între companie şi câteva cotloane neconvenţionale ale CIA, ale Departamentului de Apărare şi ale „Altor Agenţii Guvernamentale".

Ne interesează firma Centurion pentru că multe din avioanele pe care le urmărim au fost vândute sau ţinute la sol. Programul are un flux constant: avioanele folosite, locaţiile închisorilor secrete şi poate şi identităţile agenţiilor guvernamentale implicate nu sunt fixe şi se pot schimba repede.

Imediat ce detaliile unui anumit aspect al programului devin publice, cineva, undeva, le schimbă.

Când am renunţat la anchetarea firmei Centurion, ni se părea că cele două avioane utilizate de Centurion făceau parte dintr-o nouă generaţie de companii paravan. Cu toate acestea, ca toate companiile paravan, organizarea lui Centurion are în mod evident intenţia de a zădărnici orice tip de analiză raţională – firme ca Centurion sunt înfiinţate pe ascuns, prin informaţie falsă şi negare, astfel încât să evite ieşirea la suprafaţă a oricărui tip de adevăr de netăgăduit despre companie. În concluzie, vrem să spunem că firma Centurion este implicată, dar, în ciuda unei investigaţii profunde, părăsim Fayetteville fără vreo dovadă de neatacat.

* * *

După ce expunerea jurnalistului suedez Frank Laurin privitoare la răpirea lui Ahmed Agiza şi a lui Mohammed Zery implica avionul Gulfstream N379P, Expresul de Guantánamo şi compania Premier Executive Transport Services în programul livrărilor speciale, alţi jurnalişti au început să ancheteze avioanele misterioase. Aceste avioane ale torturii au devenit un secret cunoscut de toată lumea: forumuri ale urmăritorilor de avioane făceau legătura cu numerele de pe coada avioanelor Gulfstream şi Boeing 737 ale companiei Premier şi cei care deţineau bloguri rezervau pagini întregi mişcărilor avioanelor. Şi atunci s-a întâmplat ceva ieşit din comun: Premier şi-a vândut avioanele şi părea că şi-a închis taraba.

Pe 10 noiembrie 2004, un individ inexistent pe nume „James J. Kershaw" a semnat un act de vânzare prin care se transfera dreptul de proprietate asupra avionului Boeing 737 Business Jet al companiei Premier unei companii din Reno, Nevada, pe nume Keeler and Tate Management, LLC. Şase zile mai târziu, „Kershaw" a semnat actele de vânzare ale Expresului de Guantánamo unei companii din Portland, statul Oregon, pe nume Bayard Foreign Marketing, LLC. „Tyler E. Tate" şi respectiv „Leonard T. Bayard" au intrat în posesia avionului în numele noilor companii, şi la câteva zile distanţă între ele, „Tate" şi „Bayard" au depus cereri către Administraţia Federală de Aviaţie pentru schimbarea numerelor de pe coada respectivelor avioane: aparatul Gulfstream a devenit N44982; aparatul Boeing 737 Business Jet a devenit N4476S. Ca şi „Colleen Bornt" şi „James J. Kershaw" înaintea lor, numele „Tyler E. Tate" şi „Leonard T. Bayard" nu apar nicăieri în arhivele publice.[1]

Ambele companii paravan nou activate fuseseră înfiinţate în anul 2003, apoi lăsate să hiberneze până când agenţia a avut nevoie de ele la sfârşitul anului 2004. Documentele lui Bayard Foreign Marketing descriau compania ca fiind „o firmă internaţională de marketing", cu sediul în apartamentul 755 din clădirea Pittock din centrul oraşului Portland. Avocatul Scott D. Caplan de la firma de avocatură Jordan, Caplan, Paul and Etter au jucat pentru Bayard acelaşi rol pe care Dean Plakias l-a jucat pentru Premier Executive Transport Services: le-a depus documentele şi a împrumutat companiei paravan adresa biroului său.

Cu toate acestea, spre deosebire de alte companii-paravan, Bayard îşi avea propria adresă şi propriul număr de

telefon. Adresa ataşată numărului trimitea la o casă nelocuită din nord-estul oraşului Portland. Când John Crewdson de la *Chicago Tribune* a sunat la numărul de telefon al lui Bayard Foreign Marketing, a dat totuşi peste un operator care i-a răspuns cu „Bayard Foreign Marketing". Operatorul a susţinut că nu a auzit niciodată de „Leonard T. Bayard". Când Crewdson a sunat înapoi câteva minute mai târziu, i-a răspuns o altă persoană – de data aceasta în mod corect răspunzând cu „Bayard Foreign Marketing" şi a pretins că „Domnul Bayard este plecat din birou". Crewdson bănuia că telefonul era „reţinut" – adică numărul local din Portland era direcţionat în secret spre un operator de la cartierul general al CIA din Langley.[2]

Cea de-a doua din noile companii paravan, „Keeler and Tate Management LLC", a fost şi ea înfiinţată în 2003, cu cartierul general pe o adresă din Reno, Nevada. Într-o zi rece şi gri de decembrie, am făcut o vizită la biroul secretarului de stat al Nevadei, o clădire mică din piatră în Carson City, un orăşel cuibărit între piscurile înzăpezite ale munţilor Sierra. Biroul, care supraveghează toate activităţile statului, deţine mai multe documente legate de dosarul Keeler şi Tate.

Conform arhivelor statului, Keeler şi Tate este în proprietatea lui Tyler Edward Tate, a cărui semnătură apare pe trei documente oficiale diferite. Semnăturile variază izbitor de la un document la altul şi nici nu pare a exista vreun Tyler Edward Tate nicăieri în vecinătatea oraşului Reno. Nu apare nici în paginile albe şi numele nu a apărut nici în trecerea minuţioasă în revistă a bazelor de date online. Tyler Edward Tate era o altă „identitate sterilă".

Singura persoană în viaţă pe care am putut-o găsi şi care avea legătură cu documentele despre Keeler şi Tate – cât şi cu alte companii paravan – era un avocat de familie necunoscut, care juca rolul reprezentantului oficial al lui Keeler şi Tate. Acesta se numeşte Steven F. Petersen, şi îşi practică meseria într-un apartament la adresa Strada East Liberty, nr. 245, Reno; este aceeaşi adresă aflată pe antetul oficial al lui Keeler şi Tate şi este singura adresă tipărită pe orice document al companiei. Pasul următor a fost să ne îndreptăm către acea adresă.

Am avut parte de o surpriză când am ajuns la clădire, un cub cu cinci etaje, din sticlă maron, aflat chiar în centrul oraşului Reno, la câteva străzi distanţă de cazinoul luminat cu neon. Petersen îşi împarte biroul cu cineva care are relaţii importante la Washington D.C., un individ pe nume Peter Laxalt.

Petersen şi Peter Laxalt au o relaţie de afaceri clară. Pe plăcuţa de pe uşa biroului scrie că Laxalt este „consilier" al firmei de avocatură a lui Petersen, ceea ce înseamnă că lucrează cu Petersen.

Cartea de telefon a clădirii indică faptul că apartamentul găzduieşte şi filiala din Reno a Grupului Paul Laxalt, o firmă importantă de lobby de pe Dealul Capitoliului.

Un mic istoric pare a fi necesar: Peter şi Paul Laxalt sunt fraţi. Un republican susţinător al forţelor armate, Paul Laxalt este unul din numele mai mari ale politicii statului Nevada, care a fost guvernator din 1967 până în 1971, şi mai târziu a ajuns senator SUA, din 1974 până în 1987. A fost un apropiat al lui Ronald Reagan (conducând campaniile electorale ale acestuia de trei ori), un susţinător înfocat al programului

de rachete nucleare MX şi omul de legătură dintre Senat şi Casa Albă în timpul scandalului Iran-Contra. Un veteran al armatei, el era, conform lui *New York Times*, şi un bun prieten al răposatului director al CIA, William Casey.

După ce a părăsit Congresul, Paul Laxalt a înfiinţat propria companie de lobby, Grupul Paul Laxalt, şi şi-a angajat fratele, Peter.

Am trecut pe la birou de trei ori şi am putut vedea că şi Petersen şi Peter Laxalt foloseau locaţia, dar nu am putut trece de recepţioner, care, din cine ştie ce motive, nu părea prea îngrijorat când noi am început să vorbim despre CIA, tortură şi misterioase companii aviatice. Zădărniciţi în eforturile noastre, am dat un telefon la cartierul general de la Wahington D.C. al Grupului Paul Laxalt, unde am dat peste un angajat pe nume Tom Loranger, care ne-a spus „Noi nu avem un birou în Reno... Nu cred că Peter mai lucrează pentru noi."

Mai târziu, am mai sunat pentru ultima oară la biroul din strada East Liberty, nr. 245. Recepţionera ne-a confirmat că sunasem într-adevăr la Grupul Paul Laxalt, dar, din păcate, Paul Laxalt nu era disponibil. Ea a preluat mesajul; Paul Laxalt nu ne-a sunat.

După ce am relatat întâmplarea ziarului *San Francisco Bay Guardian*, un alt lucru extraordinar a avut loc: jurnaliştii de la *Reno News and Review* au vizitat biroul din strada East Liberty, nr. 245 pentru a merge pe urmele relatărilor noastre şi au descoperit că numele Grupului Laxalt dispăruse din cartea de telefon a clădirii.[3]

Pentru comunitatea din ce în ce mai numeroasă de cercetători interesaţi de programul de livrare specială şi de

avioanele torturii, încercarea CIA de a-şi ascunde urma în spatele noilor companii paravan şi a noilor numere de înmatriculare era vizibilă cu ochiul liber – cercetătorii şi urmăritorii de avioane ştiu că numărul de înmatriculare de pe coada unui avion şi proprietarul avionului se pot schimba oricând, dar numerele de serie nu. Peste tot în lume, urmăritorii de avioane se iau la întrecere în a fi primii cu o fotografie a noilor numere de pe coada avionului: „După ce afacerea legată de identitatea anterioară (N313P) a fost dezvăluită presei...", scria urmăritorul de avioane din Mallorca, Javier Rodriguez în josul unei fotografii noi a avionului Business Jet pe care îl fotografiase în ianuarie 2005 şi pe care o postase pe site-ul Airliners.net, „[avionul] a fost rapid reînregistrat şi «vândut» unei companii necunoscute... Aceasta este prima fotografie de pe web cu acest număr de înregistrare".

Dar deşi avioanele începuseră să suscite un interes media nedorit şi general, mişcările lor nu au încetat. În primele luni ale lui 2005, proaspătul aparat re-înregistrat Business Jet a avut zboruri la Tripoli-Mitgia în Libia, la Bagdad în Irak, la Kandahar în Afganistan, la Khartoum în Sudan. În ceea ce îl priveşte, aparatul de zbor Gulfstream a efectuat zboruri la Bogota în Columbia, la Cairo în Egipt şi foarte multe zboruri dus-întors între oraşe din Statele Unite

Dar după ce organizaţia Human Rights Watch şi ziarul *Washington Post* au publicat reportaje despre „zonele negre" din Europa de Est în noiembrie 2005, a existat o mult mai mare atenţie din partea media faţă de aceste avioane decât puteau produce apariţiile lor anonime. În decembrie 2005, aparatul Boeing 737 Business Jet a efectuat numai

câteva zboruri locale şi s-a retras în hangarul lui de la aeroportul Kinston Jetport din Carolina de Nord, pentru a sta ascuns un timp. La sfârşitul lui ianuarie 2006, a zburat la Tucson, în Arizona, pentru o zi şi după aceea s-a întors în Carolina de Nord. În iunie, a revenit pentru a zbura la Love Fields, în Dallas (unde avionului i se efectuaseră lucrări de întreţinere în trecut) înainte de a se mai întoarce încă o dată la Kinston. Se părea că atenţia publică îl forţase pe 737 să rămână la sol.

Aero Contractors a continuat să-şi utilizeze mica flotă de avioane cu reacţie turbo şi în ţară şi în afara ei, dar rutele livrărilor dezvăluite au devenit mai puţin frecvente. Prin intermediul micilor discuţii şi bârfelor din cadrul întâlnirilor de la biserică şi de la liceu, Allyson Caison a început să afle că protestele ei împotriva lui Aero Contractors „aveau efect".

Cât despre cel mai celebru avion al lui Aero Contractors, Expresul de Guantánamo, aparatul Gulfstream V, cu multe înregistrări de zboruri ale livrărilor în jurnalul său de bord, acesta a apărut pe piaţa avioanelor de mâna a doua în decembrie 2005. Website-ul lui U.S. Aircraft Sales of McLean, din Virginia, a anunţat că avea de vânzare aparatul Gulfstream V din 1999 (cu număr de serie 581). Aparent nu existau doritori. Şase luni mai târziu, aparatul a apărut din nou pe piaţă, de data aceasta însoţit de fotografii color ale interioarelor nou mobilate.[4] Cu toate acestea, aparatul arbora un nou număr pe coadă: părea ironic faptul că acest avion, care contribuise la dispariţia atâtor oameni, să îşi înceapă acum o nouă viaţă ca mijloc luxos de transport,

cu un interior nou care părea schiţat pentru a acoperi cu vopsea trecutu-i bântuit.

Alte elemente ale infrastructurii programului de livrare specială au început să dispară. Ulterior acuzaţiilor publice legate de zonele negre din Polonia şi România, zonele au fost rapid şi în tăcere închise. În săptămânile care s-au scurs între articolele din presă cu aceste ştiri şi vizita pe continent a lui Condoleezza Rice, CIA a închis închisorile din Europa de Est şi a aranjat ca prizonierii să fie transferaţi într-a altă închisoare din deşertul nord-african. Când Condoleezza Rice a efectuat vizita câteva săptămâni mai târziu, Polonia şi România au putut spune cu sinceritate – folosind ca timp verbal prezentul – că nu existau închisori secrete ale SUA pe teritoriile lor.[5]

* * *

La cartierul general al organizaţiei Human Rights Watch, cercetătorul John Sifton ştia de închiderea zonelor negre din Polonia şi România. Mai ştia şi că în noiembrie 2005 avioanele Boeing 737 Business Jet şi Expresul de Guantánamo nu fuseseră prea active. Dacă prizonierii fuseseră transferaţi din Europa de Est în Africa de Nord într-un avion civil al CIA, acest avion nu era unul din cele două. Cu toate acestea, erau destul de multe avioane suspecte care se potriveau cu profilul unui bun aflat în posesia CIA.

Urmăritorii de avioane din Frankfurt deveniseră interesaţi de un nou aparat Boeing Business Jet, vopsit în alb, cu excepţia unei dungi în culorile verde şi galben în partea de jos a fuselajului, arborând pe coadă numărul N368CE.

Numărul de înmatriculare trimitea înapoi la banca Wells Fargo (care putea să fie cea care închiriase avionul, sau un paravan). Ca şi alte avioane suspecte înaintea lui, acest Business Jet vizitase şi el „multe locuri interesante", printre care Nicaragua, Venezuela, Arabia Saudită şi Golful Guantánamo. Pe la începutul anului 2006, urmăritorii de avioane observaseră deja că avionul părea să folosească Frankfurt pe Main ca bază: „N368CE... Deja o privelişte obişnuită în FRA, care se presupune că operează pentru Forţele Aeriene ale SUA", scria un urmăritor de avioane pe site-ul Airliners.net. Altul comenta că se bănuia că avionul făcea zboruri pentru CIA, dar că nu avea niciuna din „antenele speciale" pe care alte avioane ale CIA păreau că le au. Pe de altă parte, rutele avioanelor aveau un orar interesant: pe la începutul lui 2006, cu aproximaţie, avionul a început să frecventeze Bagdadul şi Kabulul, conform arhivelor pe care diverşi urmăritori de avioane le adunaseră.[6]

Dar rămânea o singură întrebare cheie: dacă zonele negre din Polonia şi România fuseseră închise la sfârşitul lui 2005, unde se află zona neagră din Africa de Nord unde s-a pretins că prizonierii au fost transferaţi? În ciuda negărilor oficiale, „ecouri" puternice sosesc din Maroc. Există multe semnale, dar deseori se contrazic reciproc. Un zvon persistent susţine că poliţia secretă marocană – Direction de la Securité du Territoire (DST)/Direcţia pentru Securitatea Teritoriului – a asigurat o facilitate la sud de Temara, un zvon care corespunde cu mărturia lui Benyam Mohammed, care susţine că el a fost torturat într-o închisoare marocană înainte de a fi trimis la Închisoarea Întunecată.[7] Jurnalele

de zbor examinate de către Consiliul Europei indică scheme de zbor între Washington, Golful Guantánamo şi aeroportul militar de la Sale, în Maroc. Există şi rapoarte ale unui zbor efectuat la începutul lui decembrie 2005, când patru prizonieri legaţi la ochi şi cu cătuşe la mâini au fost văzuţi la Sale, coborând dintr-un avion Boeing 737 şi preluaţi rapid de o flotă de maşini americane, un eveniment care corespundea cu alte relatări ale prizonierilor scoşi din Europa de Est înainte de sosirea lui Condoleezza Rice pe continent. Când reporterii de la *Sunday Times* au vizitat Rabatul în februarie 2006, au descoperit probe ale implicării americane în construcţia unei noi închisori DST la Ain Aouda, în apropierea cartierului corpului diplomatic din Rabat.[8]

„Luând în consideraţie toate zvonurile", spune Sifton, „ar fi greu de susţinut că nu există şi nu a existat niciodată niciun centru de detenţie al CIA în Maroc... Este o problemă de *când* şi *cum* şi *câţi* oameni."

* * *

Zonele negre, livrările şi torturile nu s-au sfârşit. Poate că amănuntele s-au schimbat – avioanele, companiile paravan, chiar şi locaţiile zonelor negre – dar structurile de fond ale programului nu s-au schimbat. Într-adevăr, programul antiterorist în cadrul căruia este inclus programul livrărilor, a devenit, conform lui Dana Priest de la *Washington Post*, „cea mai mare acţiune CIA sub acoperire de la climaxul Războiului Rece încoace, extinzându-se şi devenind şi mai ambiţios în ciuda opoziţiei în creştere din Statele Unite şi din lume în privinţa tacticilor sale clandestine". Întregul

program a primit şi un nume de cod, ale cărui iniţiale, GST, reprezentau însuşi numele secret.[9]

Concepută în ziua de 17 septembrie 2001, pe „lista de dorinţe" a lui George Tenet prin care i se acordau CIA noi puteri, programul GST a atins proporţii enorme şi a înlăturat caracteristicile ad hoc cu care începuse; a devenit o birocraţie. Ştim acum că există zeci de compartimente secrete în cadrul programului GST, inclusiv unităţi responsabile să scotocească registrele financiare, să asculte convorbirile celor suspecţi de terorism, să conducă interogatorii, să coordoneze eforturile în privinţa colaborării cu serviciile străine de spionaj, să păstreze reţeaua de închisori secrete, să conducă flota de avioane avute în proprietate, printre multe alte responsabilităţi. Oamenii fiecărui compartiment rareori deţin detalii despre ce fac colegii lor din alte compartimente. Mai mult, o mare parte a dezbaterii legate de aproape orice, de la colaborările între agenţii până la tehnicile de interogare a fost oficializată în cadrul Centrului Anti-Terorist al CIA.[10]

Mai ştim că odată cu noua structură organizaţională a GST, capacitatea CIA de a răpi pe cei suspecţi de terorism şi de a-i preda unei lumi invizibile de închisori secrete şi tortură a crescut exponenţial. Un număr din ce în ce mai mare de indicii şi piste erau rezultatul unui efort de spionaj colectiv în creştere şi, în acelaşi timp, capacitatea paramilitară în expansiune însemna că livrările deveniseră mai uşor de îndeplinit pentru CIA. Cu toate acestea, în mod inevitabil standardele în privinţa cui să fie răpit şi deţinut în zonele negre au coborât: „Ei au foarte, foarte mulţi care nu îndeplinesc niciun standard", a mărturisit un ofiţer de

spionaj ziarului *Washington Post*.[11] Alţi oficiali ai serviciilor de spionaj au declarat că inspectorul general al CIA cerceta un număr din ce în ce mai mare din ceea ce ei descriau ca fiind „livrări eronate", zeci de cazuri în care CIA răpise persoana „greşită" sau răpise pe cineva care, în mod îngrijorător, de-abia îndeplinea standardele minime în privinţa dovezilor: una dintre aceste „livrări eronate" s-a dovedit a fi un profesor universitar care îi dăduse unui membru Al-Qaeda o notă mică (se presupune că numele profesorului a fost dat lui CIA de către fostul student nemulţumit).[12] Aproape doisprezece dintre aceşti oameni au ajuns în Golful Guantánamo, care devenea „o groapă de gunoi" pentru greşelile CIA, după cum susţinea un fost oficial al serviciilor de spionaj.[13]

În ceea ce îi priveşte pe arhitecţii, avocaţii şi managerii Centrului Anti-Terorist al CIA, logica flexibilă a „autoapărării" a ajuns să domine raţionamentul legal din spatele programului. La sfârşitul lui 2002, avocatul Jay S. Bybee din cadrul administraţiei Bush contribuise la stabilirea acestui precedent când a susţinut că ofiţerii CIA puteau tortura pe cei bănuiţi de terorism în numele „autoapărării". Logica lui, pe care mulţi profesionişti din breaslă o găseau ciudată, se baza pe faptul că un suspect de terorism ar putea avea cunoştinţe despre un atac iminent, astfel încât „autoapărarea" (cea a presupusei victime) dicta ca tortura să fie permisă dacă prin ea se putea contracara un astfel de atac.[14] Interpretată într-o manieră relaxată, „autoapărarea" devine un eufemism pentru „orice este permis". „Este o justificare legală nemaipomenită, care le permite să facă orice", a comentat un oficial anonim pentru *Washington Post*.[15]

Deşi programul GST se dezvolta, deşi noi avioane erau adăugate listei secrete şi se turna ciment proaspăt peste zonele negre, un număr din ce în ce mai mare de oameni din cadrul CIA au început să privească cu serioasă neîncredere direcţia în care se îndrepta programul. Întrebările lor erau mai mult de natură practică decât morală, toate învârtindu-se în jurul înţelepciunii de durată de a ţine suspecţii în afara sistemului legal, a fezabilităţii menţinerii la infinit a unei reţele de zone negre, a posibilităţii ca ofiţerii de spionaj să fie daţi la un moment dat în judecată pentru acţiunile îndeplinite în numele administraţiei Bush.

Anumiţi disidenţi din cadrul comunităţii ofiţerilor de spionaj au început să atragă atenţia asupra faptului că odată ce oamenii bănuiţi de terorism au fost ţinuţi în afara sistemului legal, este foarte dificil, dacă nu chiar imposibil să-i deferi unui sistem legal. De exemplu, cei suspectaţi de terorism la nivel înalt nu pot fi chemaţi ca martori împotriva altor suspecţi de terorism în cazuri din ţara unde locuiesc. Pentru că au fost trataţi cu atâta brutalitate, ei nu pot fi judecaţi într-un tribunal din S.U.A., deoarece orice probă împotriva lor este iremediabil compromisă de combinaţia de tortură şi ani întregi de detenţie secretă fără să fi avut acces la un avocat. Jamie Gorelick, un fost adjunct al procurorului general şi membru al Comisiei 11 Septembrie, a articulat paradoxul: „În dreptul criminalistic, fie aduci acuzaţii suspecţilor, fie îi laşi să plece. Dar dacă i-ai tratat în maniere care nu îţi mai permit să-i acuzi, te afli pe tărâmul nimănui. Ce faci cu aceşti oameni?"[16]

Alţi critici din cadrul comunităţii de spionaj au pus întrebări legate de susţinerea programului: intenţiona CIA să

controleze o din ce în ce mai mare reţea de închisori secrete în mod perpetuu? Şi să păstreze această reţea de închisori secretă? Ar introduce CIA în cadrul misiunii ei meseria de „temnicer secret"?

„Din câte ştiu eu, niciodată nu ne-am aşezat la masă să elaborăm o strategie de anvergură", a declarat sub anonimat un ofiţer de spionaj. „Totul a avut un caracter reactiv. Astfel ajungi într-o situaţie în care ridici oameni, îi trimiţi într-un infern şi nu-ţi pui întrebarea ce faci cu ei după aceea."[17]

„Mă tot întrebam cum de ne-am trezit în afacerea asta cu închisorile", spunea altul. „De ce făcea CIA acest lucru? Nu pentru aşa ceva fusesem noi antrenaţi."[18]

Între timp, câţiva ofiţeri ai CIA au început să fie îngrijoraţi de posibilitatea de a fi cândva acuzaţi de tehnici de interogatoriu pe care Departamentul de Justiţie le-a permis după capturarea, livrarea într-o zonă neagră şi torturarea lui Abu Zubaydah. Deşi CIA ceruse – şi primise – îndrumare detaliată din partea Biroului de Consiliere Legală a lui Alberto Gonzales în privinţa metodelor de interogatoriu, posibilitatea de a fi considerată responsabilă pentru tortură a început să bântuie agenţia. Noi numiri politice la Departamentul Justiţiei, anchete ale Congresului sau o înlocuire de cadre în aripa executivă ar putea însemna că ofiţerii CIA implicaţi în livrări şi în „metode sporite de interogare" să fie consideraţi responsabili de faptele lor.[19] Michael Scheuer, fostul şef al unităţii Bin Laden a Centrului de Anti-Terorism, a încercat să împiedice orice acţiune legală împotriva ofiţerilor printr-un editorial din ziarul *New York Times*: „Agenţia este în mod particular un

instrument al executivului", scria el. „Livrările erau cerute, autorizate şi în mod legal verificate nu numai de către NSC şi Departamentul de Justiţie, dar şi de domnul Clinton cât şi de domnul Bush... dacă se făceau greşeli... ofiţerii CIA care au respectat ordinele nu ar fi trebuit pedepsiţi".[20] Din punctul de vedere al lui Scheuer, orice vină pentru programul de livrări, pentru dispariţia prizonierilor şi pentru torturarea acestora de către oficiali ai S.U.A. ar trebui în mod corect dată pe Preşedinte.

George W. Bush era diferit de alţi preşedinţi, printre care şi Clinton, care în mod istoric se izolaseră, cu ajutorul straturilor impermeabile ale „capacităţii de negare plauzibilă", între comenzile date de ei şi o anumită acţiune sub acoperire. Într-adevăr, capacitatea de negare plauzibilă a devenit o piatră de temelie a acţiunii sub acoperire încă de la înfiinţarea CIA în 1947. Dar Bush era foarte implicat în detaliile programului prin care se capturau, omorau, livrau şi interogau cei suspectaţi de terorism. Într-un mod devenit celebru, Bush a păstrat, în sertarul de sus al biroului său, un „carnet de însemnări" cu numele celor suspectaţi de terorism care fuseseră capturaţi sau omorâţi – trei coli de hârtie cu fotografii color mici şi cu o scurtă notă biografică ale oamenilor pe care îi voia „morţi sau în viaţă". Când CIA sau armata captura sau omora unul dintre oamenii din carnetul lui de însemnări, Bush desena un X pe fotografia acestuia.[21]

Dezvoltarea şi continuarea programului GST a fost un rezultat direct al angajamentului personal al lui Bush faţă de el, care a contrabalansat orice cerere din interiorul sau din afara agenţiei de a reforma programul sau de a-i schimba direcţia. „În trecut, preşedinţii stabileau tampoane pentru

a se distanţa de acţiunile sub acoperire", comenta pentru *Washington Post* un fost consilier general adjunct de la CIA, John Radsan. „Dar acest Preşedinte, care rupe graniţele dintre acţiunea sub acoperire şi războiul convenţional, pare a savura descoperirile secrete şi detaliile murdare ale operaţiunilor."[22]

Într-adevăr, în angajamentul lui, Bush nu a oscilat iar livrările şi zonele negre au continuat să existe, chiar şi atunci când programul a devenit cel mai vizibil la sfârşitul lui 2005 şi începutul lui 2006. În noiembrie 2005, agenţi pakistanezi l-au capturat pe Mustafa Setmarian Nasar (pe care oficiali ai S.U.A. îl bănuiau a fi instructor Al-Qaeda) în Quetta, Pakistan. Luni mai târziu, un oficial al spionajului pakistanez a relatat agenţiei de ştiri Associated Press că Nasar a fost predat oficialilor americani şi scos din Pakistan cu avionul „acum ceva timp" pentru a fi trimis într-o „locaţie secretă". Statele Unite nu aveau să confirme temerile lui Nasar, dar un jurnalist a observat că dosarul lui Nasar fusese retras fără nicio explicaţie de pe site-ul „Rewards for Justice" (Recompense pentru Dreptate) al FBI-ului.[23]

* * *

Pe măsură ce ne apropiam de sfârşitul acestei cărţi, John Crewdson de la *Chicago Tribune*, citând surse apropiate de o anchetă penală în desfăşurare în Italia, a putut în cele din urmă să facă dovada implicării unuia dintre avioanele lui Centurion într-o răpire a CIA. Conform surselor lui Crewdson, există dovezi substanţiale că Mohamed Morgan din Milano a fost răpit şi scos din Italia cu un avion utilizat

de compania Centurion în data de 31 octombrie 2003. CIA pare a-i fi rezervat lui Morgan un zbor până în Egipt la o linie comercială pentru a-şi şterge urmele – încercând să facă să pară că Morgan a părăsit Italia din proprie voinţă. Dar zvonul nu prea a avut succes pentru că puţini au crezut ca Morgan părăsise Italia de bună voie sau la bordul acelui avion comercial. Avocatul din documentele oficiale ale companiei Braxton, Gary Lonergan, a refuzat să vorbească jurnaliştilor – inclusiv lui Crewdson sau nouă – despre incident şi evită telefoanele de aproape un an.[24]

În timp ce noi continuam să monitorizăm avioanele lui Centurion, s-a mai întâmplat ceva ciudat. La sfârşitul lui iunie 2006, ambele avioane au fost vândute. Pe 21 iunie, avionul N475LC şi-a schimbat proprietarul şi avionul N478GS i-a urmat pe 30 iunie. Ambele avioane au devenit proprietatea unei firme numită „L-3 IS LLC". Compania are o adresă înregistrată în Great Falls, statul Montana.

Schimbarea proprietarului este, poate, o confuzie care te ameţeşte, dar este emblematică pentru felul în care programul livrărilor a fost oficializat sub GST: urmărirea documentelor, ca şi zborurile însele, continuă.

CONCLUZII

La final, ne întoarcem cu gândul la Kabul.

Am stabilit să ne întâlnim cu Mullah Abdul Salam Zaeef într-o casă sigură, controlată de guvernul afgan, la periferia prăfuită a Kabulului. Copiii din vecinătate ne-au arătat unde se afla casa, pe o stradă fără nume. Dar asta nu însemna că locuinţa nu era frumoasă. Într-adevăr, era cea mai drăguţă pe care o văzusem în timpul şederii noastre în capitala afgană. După standardele locale, stilul de viaţă al lui Zaeef ar putea fi descris ca fiind opulent: el avea o curte privată în care se aflau familia sa şi asociaţii. Putea vedea piscurile munţilor Hindu Kush acoperite de zăpadă, care decorau linia orizontului.

Zaeef ne-a întâmpinat într-o încăpere privată pentru întâlniri, mobilată cu şezlonguri pentru oaspeţii occidentali şi cu perne pentru întâlnirile cu vizitatorii frecvenţi veniţi din provinciile afgane. Zaeef era fostul ambasador taliban la Islamabad, un suporter îndelungat al lui Mullah Omar, care deţinuse numeroase funcţii în guvernul taliban, inclusiv aceea de ministru al transporturilor. După data de

11 septembrie, Zaeef fusese răpit de Pakistan şi considerat „combatant inamic". Se întorsese de curând la Kabul, după patru ani în Golful Guantánamo.

Zaeef vorbea o engleză plăcută cu o voce blândă, amintindu-şi de experienţa de după căderea talibanilor în 2001. După ce l-au ţinut în custodie în Peshawar, SUA l-au luat cu un elicopter şi l-au ţinut în burta unei nave a Marinei americane. „Nu ştiu câte zile m-au ţinut acolo", ne-a spus el, „pentru că nu puteam distinge ziua de noapte." Apoi americanii l-au transferat la Bagram, apoi la o bază în afara Kandaharului înainte de a-l aduce finalmente la Guantánamo. „Nu toţi soldaţii erau oameni răi", ne explica el în legătură cu închisoarea, „dar mulţi dintre ei erau." Zaeef a povestit incidente în care gardienii americani au ameninţat şi insultat responsabilităţile islamice ale deţinuţilor, bătându-şi joc de chemarea la rugăciune, atingând Coranurile prizonierilor în feluri nepotrivite şi amenin-ţându-i cu abuzul. „În permanenţă oamenii încercau să se sinucidă... oamenii înnebuneau", ne-a spus el.[1]

Când conversaţia s-a îndreptat către istoria Afganistanului şi ascensiunea şi decăderea talibanilor, Zaeef a păstrat tăcerea în privinţa relaţiilor dintre talibani şi străinii din Al-Qaeda găzduiţi de guvern. În timp ce era la putere, explica Zaeef, realizarea de care era cel mai mândru era de a aduce siguranţă ţării. „Mergeam la Herat fără gardă de corp sau arme", spunea el, şi şi-a adus aminte şi de vizita de la locuinţa sa în afara Kandaharului fără vreun element de securitate, amândouă călătoriile fiind imposibil de periculoase înainte de ascensiunea talibanilor şi care au devenit la fel de riscante după căderea lor.

După părerea lui, cea mai mare greşeală a talibanilor a fost lipsa lor de experienţă politică. Tratamentul rezervat femeilor şi retragerea lor din comunitatea mondială s-au combinat în aşa fel, încât regimul a devenit uşor de ponegrit de lumea întreagă, gândea el. Zaeef nu a pomenit susţinerea talibană pentru reţeaua lui Osama bin Laden ca fiind una din greşelile regimului. După spusele lui Zaeef, una dintre cele mai mari slăbiciuni ale talibanilor era faptul că ei aveau nevoie de mai bune relaţii cu publicul.[2]

Era dificil să-l simpatizezi pe mullah. Iată un bărbat al cărui nume inspira teamă în inimile a nenumăraţi afgani în timpul erei talibane. Guvernul său trimisese cetăţeni în tabere demne de iad pentru că purtau părul prea lung, pentru că se îmbrăcau în haine netradiţionale sau pentru că refuzau să-şi lase bărbi. În eforturile lor de a risipi modernitatea din capitala afgană, talibanii interziseră orice, de la jachete din piele până la înălţarea zmeelor şi au transformat stadionul unde se ţineau meciuri de fotbal într-o arenă pentru bătăi, amputări şi execuţii publice. Zaeef însuşi avea legături de neexplicat cu Al-Qaeda şi suporteri în infamul Directorat de Informaţii Inter-Servicii al Pakistanului (ISI). Când terorişti pakistanezi l-au răpit pe reporterul Daniel Pearl de la *Wall Street Journal*, una dintre revendicările lor era eliberarea lui Zaeef în schimbul jurnalistului.[3]

Dar nu acestea contează. Într-adevăr, scopul pentru care relatăm istoria lui Zaeef este de a arăta complexităţile pe care programul livrărilor speciale le presupunea. El ne reaminteşte că nu toate victimele programului sunt oameni precum Khaled El-Masri, smulşi din vieţile lor de altfel obişnuite şi aruncaţi în cele mai negre temniţe ale CIA,

dispăruţi şi torturaţi fără un motiv aparent. Alţii, precum arhitectul lui 11 septembrie, Khalid Sheikh Mohammed şi celălalt conspirator, Ramzi bin al-Shibh, sunt neîndoielnic cruzi şi josnici.

Cu toate acestea, când se vorbeşte despre oameni care dispar, despre torturarea indivizilor, despre izolarea oamenilor în cadrul locaţiilor secrete din toată lumea, nu se pot face distincţii clare între nevinovăţie şi vină. Aceştia sunt termeni juridici, şi într-o lume a zonelor negre, dispariţiilor, tehnicilor de torturare prin ţinerea capului sub apă, închisorilor de genul Minei de Sare sau a Închisorii Întunecate, cuvinte ca vină sau nevinovăţie sunt greşit aplicate. Într-adevăr, în absenţa legii, vina şi nevinovăţia îşi pierd înţelesul, ba chiar au înţelesuri înşelătoare.

Toate acestea indică bineînţeles consecinţele cruciale şi corupătoare ale programului de livrare specială, deoarece presupunerile legale şi morale care fundamentează programul creionează o lume în care orice este permis.

* * *

În iunie 2006, senatorul elveţian Dick Marty a înaintat un raport Adunării Parlamentare a Consiliului Europei cu privire la livrările speciale. Raportul a fost cerut la sfârşitul lui 2005 după dovezi din ce în ce mai puternice care sugerau că multe ţări europene participaseră în mod tacit la programul livrărilor prin cooperare activă sau prin încuviinţare pasivă faţă de dorinţele Statelor Unite. După şapte luni de cercetări, de cereri de informaţii de la statele membre ale Uniunii Europene, interviuri cu jurnalişti şi

foşti agenţi CIA şi depoziţii ale victimelor programului de livrări, Marty a conchis că „cele mai multe guverne nu păreau în mod particular dornice să clarifice faptele pretinse". Ci din contră, Marty relata că faptele „făceau să pară puţin probabil că statele europene să fie complet în necunoştinţă de cauză în privinţa celor ce se întâmplau, în contextul luptei împotriva terorismului internaţional în unele din aeroporturile lor, în spaţiul lor aerian sau la bazele americane localizate pe teritoriul lor". El trăgea concluzia că „Atâta vreme cât nu au ştiut, nu au vrut să ştie. Este de neînchipuit că anumite operaţiuni conduse de serviciile americane să nu fi avut loc fără participarea activă sau cel puţin fără complicitatea serviciilor de spionaj naţionale".[4]

Ancheta senatorului Marty fusese bine definită: el a căutat numai informaţie specifică privitoare la dacă şi cum participaseră statele europene la programul livrărilor speciale. Dar descoperirile sale erau ample, dezvăluind că avioane ale torturii se intersectaseră deasupra Europei şi în lumea întreagă, aterizând pe multe aerodromuri în ţări precum: Aganistan, Algeria, Australia, Azerbaidjan, Bahrein, Columbia, Croaţia, Cipru, Republica Cehă, Djibouti, Egipt, Estonia, Insulele Fiji, Germania, Grecia, Irak, Irlanda, Italia, Iordania, Kuweit, Libia, Macedonia, Malta, Maroc, Pakistan, Polonia, Portugalia, România, Rusia, Arabia Saudită, Spania, Sudan, Suedia, Elveţia, Tadjikistan, Insulele Turks şi Caicos, Amiratele Arabe Unite, Regatul Unit, Statele Unite ale Americii şi Uzbekistan.[5]

Pe lângă ancheta Consiliului Europei, mai exista o anchetă foarte importantă în Italia. Acolo, procurorii statului aflaseră de răpirea de către CIA a lui Osama Nasr Mostafa

Hassan, cunoscut sub numele de Abu Omar, din Milano. Se spune că au fost implicaţi douăzeci de agenţi CIA. Primul grup de agenţi, o echipă de supraveghere, a sosit în primele zile ale lui ianuarie 2003 şi a lăsat o urmă importantă. Câţiva dintre agenţi s-au cazat la hotelul Principe di Savoia, unde o cameră single costă 588 dolari americani pe noapte. Cu puţin înainte de finalul şederii lor, CIA a facturat contribuabililor americani suma de 39 995 dolari pentru camerele de la hotelul Principe di Savoia, în timp ce un alt grup de agenţi a cheltuit 40 098 dolari pentru şederea lor la Westin Palace, un alt hotel de lux. Până la încheierea operaţiunii, grupul plătise 158.096,56 dolari pentru camere şi pentru ieşiri în weekend la Florenţa sau pe coasta mediterană.[6]

În data de luni, 17 februarie 2003, agenţi CIA l-au înşfăcat pe Abu Omar în timp ce părăsea apartamentul îndreptându-se către o moschee locală. Răpitorii săi i-au împroşcat faţa cu o substanţă chimică dintr-un spray şi l-au suit într-o dubă albă.

De acolo, treaba s-a îngroşat. După cum s-a adeverit, Abu Omar era un fost agent CIA şi fostul său angajator i-a dat să aleagă între a relua relaţia cu agenţia sau a înfrunta tortura într-o închisoare din Egipt. Abu Omar a fost scos din Italia la bordul unui avion militar Learjet şi apoi transferat la Baza Forţelor Aeriene ale SUA de la Ramstein, Germania, cu notoriul aparat Gulfstream al proprietarului echipei Red Sox şi, din nou, în Egipt. În Egipt, Omar nu prea era cooperant. El a refuzat oferta de a deveni agent sau informator şi a dispărut într-o închisoare egipteană.[7]

Imediat după dispariţia lui Omar în februarie 2003, forţele antitero ale poliţiei italiene care, aşa cum s-a aflat,

îl ţinuseră şi ele sub observaţie pe Omar, au început să îl caute în mod frenetic. CIA a raportat poliţiei italiene că deţinea „informaţii corecte" care indicau că imamul fugise în Balcani. Era o minciună deliberată, menită să abată poliţia italiană de la urmărirea CIA – şi a prins, cel puţin un timp. Dar când poliţia italiană a interceptat un telefon dat de Abu Omar soţiei sale (în timpul unei scurte eliberări în aprilie 2004), ei şi-au dat seama că CIA îi minţise. Ancheta cu privire la persoanele dispărute a fost redeschisă şi CIA s-a trezit în vizorul unui procuror italian pe nume Armando Sparato.[8]

În vara lui 2005, Sparato a început să elibereze mandate de arestare pentru răpitorii suspectaţi: agenţi CIA, pe mulţi dintre ei procurorul cunoscându-i după numele lor false. Până la sfârşitul anului 2005, Sparato deţinea mandate de arestare pe tot cuprinsul Uniunii Europene pentru 22 de americani acuzaţi de răpirea lui Abu Omar. În anul următor, încă patru nume de americani au fost adăugate listei.

Pentru coordonarea răpirii, procurorul italian a eliberat un mandat pentru un bărbat pe nume Robert Seldon Lady, şeful filialei CIA din Milano.[9] Anchetatorii italieni au cercetat locuinţa lui Lady de lângă Milano şi au găsit a dischetă cu o fotografie digitală a lui Abu Omar la locul unde fusese răpit, ceea ce indica faptul că Lady fusese implicat în răpirea lui Omar. Italienii au mai observat şi că Lady îşi rezervase un bilet de avion de la Zürich la Cairo la cinci zile după răpirea lui Abu Omar. Lady a rămas la Cairo pentru trei săptămâni, ceea ce i-a făcut pe procurori

să tragă concluzia că Lady a fost prezent la interogatoriul inițial al lui Omar.[10]

Dar până când mandatele lui Sparato au fost eliberate, ofițerii CIA plecaseră de mult și era greu de crezut că s-ar mai fi întors. Pe 24 decembrie 2004, ei au primit e-mail-uri cu subiectul „Italia, nu te duce acolo". E-mail-ul, trimis de CIA către agenții ei din teren implicați în răpirea lui Omar, a sosit când agenția a aflat de intențiile italienilor de a-i aresta agenții.[11]

Între timp, pe măsură ce ancheta lui Sparato înainta, lucrurile au devenit mai interesante: procurorul descoperea din ce în ce mai multe dovezi ale cooperării italienilor cu răpitorii. Oficialii italieni au negat în mod categoric orice implicare sau cunoștințe despre livrarea lui Omar, dar când cazul a devenit public, agenții CIA implicați în răpire au spus superiorilor lor că răpirea a avut loc cu acordul agenției militare de spionaj italene și, în ultimă instanță, cu acordul nimănui altcuiva decât al prim-ministrului italian Silvio Berlusconi. Și alte detalii importante au început să iasă la suprafață: un ofițer de poliție italian, cu numele de cod „Ludwig" a recunoscut în fața procurorilor că fusese direct implicat în răpire. În lumina probelor unei colaborări la înalt nivel între state, se pare că operațiunea ar fi putut să fie „unul dintre cele mai sensibile lucruri care nu apăreau într-un anume document", așa cum denumea Bush operațiunile autorizate după septembrie 2001. Dacă Berlusconi era implicat, era posibil ca el să invoce „negarea plauzibilă". Un fost oficial al spionajului a declarat, referitor la caz: „Dacă ești prins, afacerea te costă prin faptul că ești pe cont propriu".[12]

Pe 5 iulie 2006, poliţia italiană a arestat doi membri importanţi al SISMI, agenţia militară italiană de contraspionaj, acuzându-i pe aceştia de a fi plănuit şi dus la îndeplinire răpirea. Au fost luaţi în custodie Marco Mancini, şeful SISMI şi Gustavo Pignero, predecesorul lui Mancini şi şeful SISMI la data răpirii lui Abu Omar. În cadrul anchetei, poliţia italiană a pus microfoane în telefoanele agenţilor. Pe 1 iulie 2006, cei doi spioni păreau că au făcut, din neatenţie, o greşeală. Pignero l-a sunat pe Mancini de la un telefon public şi i-a spus colegului că a recunoscut în faţa procurorilor că agenţii „Yankei" ceruseră lui SISMI „să-l identifice şi verifice" pe imam. Cei doi spioni italieni au continuat să discute faptul că ei ştiau că, de fapt, americanii voiau să-l răpească pe Omar. Conversaţia interceptată i-a convins pe procurorii lui Sparato că oamenii deţineau multe amănunte şi cooperaseră la răpirea lui Abu Omar.[13] Biroul lui Sparato indica faptul că s-ar putea face mai multe arestări: prin analiza telefoanelor mobile implicate în răpire, procurorii au tras concluzia că încă şi mai mulţi agenţi italieni ar fi fost implicaţi.[14]

* * *

Lunga anchetă a lui Sparato şi raportul înaintat Consiliului Europei de către senatorul elveţian Marty sunt în contrast desăvârşit cu răspunsul guvernului american la lunga serie de dezvăluiri despre programul livrărilor. Administraţia americană susţine că tortura, o componentă cheie a livrării speciale, a reprezentat un element important al „războiului împotriva terorismului" şi când senatorul

John McCain a căutat să interzică în totalitate folosirea torturii, administraţia Bush s-a declarat în mod public ostilă propunerii.

Odată ce legea care conţinea amendamentul lui McCain împotriva torturii a fost votată, vicepreşedintele Dick Cheney a început să lucreze în culise încercând să găsească portiţe de scăpare: el voia ca CIA să fie scutită de legea propusă şi voia să termine şi cu cerinţele Manualului Armatei Terestre pentru Departamentul de Apărare.[15] În cele din urmă, administraţia Bush a fost obligată să accepte legea împreună cu amendamentul lui McCain, după ce a fost votată cu o majoritate zdrobitoare în ambele camere.

Dar chiar dacă Congresul votase o lege care să interzică tortura, preşedintele Bush a adăugat o „declaraţie" prin care îşi clarifica intenţiile: „Executivul va interpreta legea într-o manieră potrivită cu autoritatea constituţională a preşedintelui de a supraveghea puterea executivă unitară în calitate de Comandant Suprem şi în concordanţă cu limitele constituţionale în privinţa puterii juridice".[16] Cu alte cuvinte, Bush susţinea că nu trebuia să se supună noii legi: puterea lui în calitate de „Comandant Suprem" şi puterea „executivului unitar" trecea peste lege. În esenţă, în felul în care a gestionat amendamentul lui McCain, administraţia Bush a recunoscut că ea ignora legea, că plănuia să continue ignorarea legii şi, în mod uluitor, că avea un drept legitim de a ignora controlul constituţional şi al Congresului asupra puterii executive.

În timp ce administraţia Bush se înfrunta cu Congresul în privinţa încercărilor de a interzice tortura, Congresul a început o campanie de pedepsire a celor care erau bănuiţi

de scurgere de informaţii către public despre secretele programului de livrări al administraţiei. Când articolul Danei Priest despre reţeaua de zone negre a administraţiei Bush a fost publicat în ziarul *Washington Post* în noiembrie 2005, reacţia Congresului nu a fost să înceapă o anchetă, nici să ceară lămuriri administraţiei şi nici să încerce să interzică practica „dispariţiei" oamenilor în temniţe ascunse. În schimb, furia Congresului era îndreptată către o sursă anonimă a acestei informaţii: „informatorul". Când senatorul Bill Frist şi Speakerul Camerei, J. Dennis Hastert, au afirmat că dezvăluirile „ar putea avea consecinţe dăunătoare şi periculoase pe termen lung", ei nu se refereau la închisorile secrete, la actele de tortură sau la livrările speciale ilegale: ei se refereau la o ameninţare la adresa „securităţii naţionale" care nu venea din partea acestori practici, ci din faptul că ele erau transmise public.

Furia împotriva „informatorului" venea şi din partea executivului. Secretarul de presă al Casei Albe, Scott McClellan a spus: „Cred că l-am auzit pe preşedinte exprimându-şi părerile: scurgerea de informaţii secrete este o problemă serioasă şi trebuie luată în serios". Atunci, administraţia Bush a început să lanseze o serie de anchete interne menite să descopere oficiali care au fost implicaţi în scurgerea de informaţii despre programul livrărilor şi despre zonele negre. Agenţi CIA au fost obligaţi să se supună testului cu poligraful în privinţa relaţiei lor cu jurnaliştii. În aprilie 2006, CIA a concediat-o pe Mary O. McCarthy pentru a fi avut contacte secrete cu jurnaliştii, violând angajamentul faţă de CIA în privinţa păstrării secretului. McCarthy a negat că a jucat un rol în scurgerea

de informaţii secrete.[17] Ba mai mult, administraţia lăsa să se înţeleagă că ar putea merge mai departe pentru a pune punct scurgerilor de informaţii în presă – jurnaliştii ar putea deveni următoarele lor ţinte. Departamentul de Justiţie a avertizat că ar putea începe să urmărească în justiţie jurnalişti folosind legi arhaice ale spionajului.

Între timp, administraţia recurgea la o doctrină anterior necunoscută, a „secretelor de stat", încercând să se apere împotriva litigiilor deschise de două victime ale programului de livrare specială, Maher Arar şi mai sus menţionatul Khalid al-Masri; ambii fuseseră răpiţi, dispăruseră şi apoi fuseseră torturaţi la cererea CIA. Departamentul de Justiţie nu a încercat să apere această practică sau măcar să se întrebe dacă livrările avuseseră loc. În schimb, a invocat privilegiul „secretelor de stat" pentru a anula un demers de dezvăluiri. În esenţă, Departamentul de Justiţie a susţinut că dacă procesele urmau să se desfăşoare, ele aveau să producă pagube importante securităţii naţionale chiar dacă tuturor părţilor relevante implicate li se dăduseră aprobări de securitate iar procesul nu a fost public. Privilegiul secretelor de stat este „absolut", scriau avocaţii Departamentului de Justiţie în numele administraţiei Bush „incluzând printre cazuri pretinse violări ale constituţiei".[18]

În comparaţie cu ancheta italiană a răpirii lui Abu Omar şi raportul Consiliului Europei, privirea de ansamblu şi investigaţia Statelor Unite asupra programului livrărilor speciale sunt cu siguranţă marginale, şi există motive întemeiate pentru aceasta, motive strâns legate de opiniile expansioniste ale administraţiei Bush cu privire la puterea executivă. Programul livrărilor speciale atinge

problematica puterilor prezidenţiale, exerciţiul aşa-zisclor puteri şi folosirea continuă a acelor puteri. Pe de o parte, să pretinzi unei autorităţi în sine să tortureze, aşa cum au făcut avocaţii administraţiei Bush, înseamnă practic să respingi orice control asupra puterii prezidenţiale. Deoarece interdicţiile împotriva torturii formează baza drepturilor omului atât în dreptul intern cât şi în cel internaţional, să respingi această interdicţie înseamnă să respingi legea în totalitate. Într-adevăr, programul livrărilor speciale, poate mai mult decât oricare alt program, este elementul central al implementării „Noii Paradigme" a administraţiei şi al viziunii lor asupra „executivului unitar" capabil să acţioneze unilateral în domeniul apărării.

Probabil că toate acestea sunt cel mai bine ilustrate de dezbaterea din decembrie 2005 dintre fostul avocat al administraţiei Bush, John Yoo, şi Doug Cassel de la Facultatea de Drept Notre Dame, în cadrul căreia Cassel a întrebat: „Dacă Preşedintele consideră că trebuie să tortureze pe cineva, fie şi prin zdrobirea testicolelor copilului acelei persoane, nu există nicio lege care îl poate opri?"

„Niciun tratat", veni răspunsul lui Yoo.

„Şi nicio lege a Congresului – aceasta este ce aţi scris în memorandumul din august 2002", a adăugat Cassel.

„Cred că depinde de motivul pentru care preşedintele crede necesar să facă acest lucru", a conchis Yoo.

Interpretând toate acestea, Bruce Fein, un activist republican, a rezumat: „Dacă aţi folosi raţionamentul preşedintelui, aţi putea dizolva Congresul pentru prea multe scurgeri... ar putea să omoare pe cineva în Parcul Lafayette dacă vrea!"[19]

* * *

În încheierea unei astfel de cărţi, se obişnuieşte să se ofere clişee despre importanţa unei mai mari dezbateri publice sau să se ofere licăriri de speranţă, raze de soare la capătul unui tunel întunecat. Din nefericire, nu putem face acest lucru. Faptele arată că Statele Unite au devenit o naţiune care face ca oamenii să dispară şi care practică tortura. Şi ceea ce este şi mai grav este că avioanele torturii, livrările şi ordinele executive care au produs toate aceste lucruri par să rămână prezente.

Astfel, ne găsim într-o situaţie nu diferită de cea a acelora care au observat pentru prima dată apariţia unui avion neobişnuit pe pista de aterizare Desert Rock în decembrie 2002. Aceia au văzut patru avioane. Două dintre ele – un Hercules şi un Cessna – reprezentau războaiele secrete din trecut, încă în desfăşurare. Celelalte două – aparatul Boeing 737 Business Jet şi aparatul Gulfstream Red Sox – reprezentau un prezent ascuns şi un viitor fără soluţie. Pe măsură ce luam notă de aceste avioane, de dispariţiile şi de torturile pe care ele au ajuns să le reprezinte, de poveştirile de groază pe care ele le-au ajutat să iasă la suprafaţă şi de cei care fără niciun dubiu rămân anonimi, un singur lucru rămâne de văzut. Reprezintă aceste avioane, vopsite într-un alb strălucitor, cu numere de înmatriculare mereu schimbate şi care au făcut atâtea vizite „în multe locuri interesante" – folosind cuvintele eufemiste ale unui urmăritor de avioane care a început prin a le urmări deplasările – o încercare de a arunca o privire într-un trecut deconcertant sau ele marchează de fapt începuturile unui îndelung şi nesigur viitor?

Note

I. PROGRAMUL

1. Dick Marty, „Detenţii secrete presupuse şi transfer ilegal între state implicând state membre ale Consiliului Europei".
2. Jurnalul lui Binyam Mohammed Al Habashi, un document furnizat de avocatul lui Mohammed, Clive Stafford Smith.
3. Ibid.
4. Bob Woodward, *Bush la război*, (New York: Simon & Schuster, 2002), p. 76-78.
5. Ibid., p. 76-77.
6. Stenograma discursului vicepreşedintelui Cheney în cadrul emisiunii *Meet the Press (Întâlnire cu Presa)* de pe canalul NBC, 16 septembrie 2001, disponibilă şi pe site-ul www.washingtonpost.com/wp-srv/nation/attacked/transcripts/cheney09160.html
7. Kamran Khan şi Rajiv Chandrasekaran, "Cole Suspect Turned Over by Pakistan", *Washington Post*, 28 octombrie 2001, A01, Vezi şi Dana Priest "Jet is Open Secret in Terror War"(Avionul cu reacţie-secret cunoscut de toată lumea în cadrul războiului contra terorismului), *Washington Post*, 27 decembrie 2004, A01.

8. Dana Priest "Al-Qaeda Link Recanted; Captured Libyan Reverses Previous Statement to CIA, Officials Say (Legătura cu Al-Qaeda retractată; Libian capturat răstoarnă o declaraţie anterioară faţă de CIA, spun oficialii), *Washington Post*, 1 august 2004, A20.
9. Bradley Graham şi Walter Pincus, "Al-Qaeda Trainer in US Hands" (Instructor Al-Qaeda în mâinile americanilor), *Washington Post*, 5 ianuarie 2002, A01. Vezi şi *Destin şi Necunoscut: Deţinuţii în „Războiul contra terorismului"*, Centrul pentru Drepturile Omului şi Justiţie Universală, New York: Facultatea de Drept din cadrul Universităţii New York, 2005. Disponibil la nyuhr.org/docs/Whereabouts%20Unknown%20Final.pdf
10. Kamran Khan şi Rajiv Chandrasekaran, "Cole Suspect Turned Over by Pakistan".
11. Rajiv Chandrasekaran şi Peter Finn, "U.S. Behind Secret Transfer of Terror Suspects" (Statele Unite în spatele transferului de suspecţi de terorism), *Washington Post*, 11 martie 2002, A01.
12. Vezi Comitetul Internaţional pentru Drepturile Omului al Asociaţiei Baroului Oraşului New York şi Centrul pentru Justiţie Universală şi Drepturile Omului, Facultatea de Drept, Universitatea New York, *Torture By Proxy: International and Domestic Law Applicable to "Extraordinary Renditions"(Tortura prin Intermediul Locţiitorului: Dreptul Internaţional şi Intern Aplicabil „Livrărilor Speciale"* (New York: Facultatea de Drept din cadrul Universităţii New York, 2004).
13. Jurnalul lui Binyam Mohammed Al Habashi. Relatarea lui Binyam Mohammed a fost republicată în *Daily Mail*, 11 decembrie 2005. Disponibilă şi la www.dailymail.

co.uk/pages/live/articles/news/news.html?in_article_id=371330&in_page_id=1770 accesat la 06/06/2006. (Accesat la 6/6/2006).

14. Ibid.
15. Ibid.
16. Ibid.
17. Ibid.
18. 18 Ibid.
19. Vezi Neil Lewis, "Yemini Held in Guantánamo was Seized in Cairo, Group Says"(Yemenit reţinut în Guantánamo, capturat la Cairo, spune Grupul), *New York Times*, 30 martie 2005.
20. Jurnalul lui Binyam Mohammed.
21. Ibid.
22. Ibid.
23. Ibid.
24. Jane Mayer, "Outsourcing Torture: The Secret History of America's Extraordinary rendition Program" (Externalizarea torturii: Istoria secretă a programului de livrări speciale al Americii), *New Yorker*, 14 februarie 2005. Vezi şi Alfred McCoy, *A Question of Torture: CIA Interrogation, from the Cold war to the War on Terror (O problemă de tortură: Interogatoriul CIA, de la Războiul Rece la Războiul contra Terorismului* (New York: Metropolitan Books, 2006), p. 118.
25. Jane Mayer, "Outsourcing Torture"(Externalizarea torturii).
26. Dana Priest, "Al-Qaeda Link Recanted" (Legătura cu Al-Qaeda retractată).
27. Ron Suskind, *The One Percent Doctrine* (Doctrina sută la sută) (New York: Simon şi Schuster, 2006), p. 95.

28. Ibid., p.100.
29. David Johnston şi James Risen, "Aides Say memo Backed Coercion Already in Use" (Ajutoarele spun că memorandumul a susţinut constrângerea deja folosită) *New York Times*, 27 iunie 2004; vezi şi McCoy, p. 121-122 şi Mark Danner, *Torture and Truth (Tortură şi adevăr)* (New York, *New York Review Books*, 2004), p. 115-166.
30. Suskind, p. 100-101.
31. James Risen, *State of War (Starea de război)* (New York: The Free Press, 2006), p. 23.
32. Vezi McCoy, p. 121; şi Suskind, p. 115.
33. Suskind, p. 115.
34. Jane Mayer, "Outsourcing Torture" (Externalizarea torturii).
35. Veziwww.defenselink.mil/news/Nov2005/d20051104muhammad.pdf
36. Vezi United States of America v. Binyam Ahmed Muhammad. Online la: *www.defenselink.mil/news/Nov2005/d20051104muhammad.pdf*
37. Vezi Comitetul pentru Drepturile Internaţionale Omului al Asociaţiei Baroului Oraşului New York, *Tortura prin intermediul locţiitorului*.
38. Citat în *Chain of Command (Lanţul comandei)* de Seymour Hersh (New York: HarperCollins, 2004), p. 18

CAPITOLUL 1. AVIOANE DIN HÂRTIE (FANTOMĂ)

1. Victor Marchetti şi John D. Marks, CIA şi Cultul Informaţiei, (New York: Alfred A. Knopf, 1974), p. 134
2. Ibid.

3. Ibid., p. 135
4. Bem Rich şi Leo Janos, *Skunk Works* (Boston: Little Brown and Company, 1994), p. 120
5. Ibid., p. 133
6. Vezi Francis Gary Powers şi Curt Gentry, *Operation Overflight (Operaţiunea Overflight)* (New York: Holt, Rinehart and Winston, 1970).
7. Walter Pincus şi Mike Allen, „Dezvăluirea numelui agentului este cauza expunerii companiei paravan a CIA", *Washington Post*, 4 octombrie 2003, A03.
8. Certificarele de înmatriculare pe numele Crowell Aviation Technologies şi Premier Executive Transport Services, înaintate Secretarului de Stat al statului Delaware în data de 10 ianuarie 1994.
9. Biografia profesională a lui Ralph Kissick, disponibilă pe site-ul: www.zsrlaw.com/attorneys/atty_bios/rlk.htm (accesat în data de 14 martie 2006).
10. Vezi *Recon/Optical, Inc. v. Government of Israel,* Curtea de Apel a Statelor Unite pentru a Doua Circumscripţie Judecătorească, 816 F. 2d 854; 1987 U.S. App. LEXIS 5217; 3 U.C.C. Rep. Serv. 2d (Callaghan) 1860.
11. Vezi biografia online a lui Kissick.
12. Dana Priest, "Jet is Open Secret in Terror War" – „Avionul cu reacţie a devenit un secret cunoscut de toată lumea în cadrul Războiului contra Terorismului".
13. Acte corporatiste ale acestor companii se găsesc în dosarele înaintate Secretarului de Stat al statului Maryland, Delaware, Tennessee şi Massachusetts. Documente adiţionale care fac legătura între diverşi oameni, locuri şi companii provin din înregistrările din cadrul Administraţiei Federale a Aviaţiei.

14. Vezi „Jurnalele de zbor ale operaţiunilor succesive de livrare ale lui Binyam Mohammed şi Khaled El-Masri în ianuarie 2004", Raportul Consiliului Europei, Anexa Nr. 1.
15. Informaţii culese din înregistrările din cadrul Administraţiei Federale a Aviaţiei şi a documentelor de aprobare de zbor ale aparatului de zbor Gulfstream.
16. Ibid.
17. Ne bazăm aici pe înregistrările documentelor de zbor ale FAA.
18. Vezi Rajiv Chandrasekaran şi Peter Finn, "U.S. Behind Secret Transfer of Terror Suspects" (Statele Unite în spatele transferului de suspecţi de terorism).
19. Vezi Rajiv Chandrasekaran şi Peter Finn, "U.S. Behind Secret Transfer of Terror Suspects" (Statele Unite în spatele transferului de suspecţi de terorism).
20. Kamran Khan şi Rajiv Chandrasekaran, "Cole Suspect Turned Over by Pakistan"; vezi şi Dana Priest, "Jet is Open secret in Terror War" - „Avionul cu reacţie a devenit un secret cunoscut de toată lumea în cadrul Războiului contra Terorismului".
21. Vezi Callum Macdonald, "Bush sprijină apelul de a scoate în afara legii tortura din moment ce sunt confirmate zborurile livrării ale CIA în Scoţia", *The Herald (Glasgow)*, 16 decembrie 2005, p. 5.
22. Vezi stenograma emisiunii „Promisiune Neonorată Partea I", *Kalla Fakta*, canalul suedez de televiziune TV4, 17 mai 2004 şi „Promisiune Neonorată Partea II", canalul suedez de televiziune TV4, 24 mai 2004. Vezi şi Craig Whitlock, „Noi documente suedeze scot la lumină acţiunea CIA; Dovezi care susţin drept ilegale livrările suspecţilor de terorism", *Washington Post*, 21 mai 2005, A01.

23. Ibid.
24. Ibid.
25. Ibid
26. Ibid.
27. Vezi *Chain of Command* a lui Seymour Hersh, p. 54.
28. Vezi "Broken Promise I" şi Farah Stockman, "Terror Suspects' Torture Claims Have Mass. Link", *Boston Globe*, 29 noiembrie, 2004.
29. Vezi "Broken Promise I".
30. Vezi, de exemplu, Joanne Omang, "Shultz Bids Public Air Terrorism Fight; Secretary Seeking a National Consensus", *Washington Post*, 26 octombrie 1984, A1.
31. Raportul Comisiei Naţionale pentru Atacurile Teroriste asupra Statelor Unite, *Raportul comisiei 11 Septembrie* (New York: W.W. Norton and Company), p. 75.
32. Steve Coll, *Ghost Wars: The Secret History of CIA, Afghanistan and Bin Laden, from the Soviet Invasion to September 10, 2001(Războaie Fantomă: Istoria Secretă a CIA, a Afganistanului şi a lui Bin Laden, de la invazia sovietică la 10 septembrie 2001),* (New York: The Penguin Press, 2004), p. 378.
33. Raportul Comisiei 11 Septembrie, p. 92
34. Steve Coll, *Războaie Fantomă*, p. 272-275. Vezi şi Alfred McCoy, *„O chestiune de tortură"*, pp. 110-112; vezi şi Christopher Wren, „Verdicte în Procesul Terorii: Prezentare Generală; Juriul SUA pedepseşte trei vinovaţi implicaţi în aruncarea în aer a avioanelor de pasageri", *Washington Post*, 6 septembrie 1996; A01.
35. Vezi Paul R. Pillar, *Terrorism and U.S. foreign Policy (Terorismul şi politica externă a SUA)* (Washington D.C.:Brookings Institution Press, 2001), p. 117-118.

36. Jane Mayer, "Outsourcing Torture".
37. Ibid.
38. „Declaraţie scrisă pentru raportul directorului CIA în faţa Comisiei Naţionale pentru atacurile teroriste asupra Statelor Unite, 24 martie 2004". Vezi şi "Below the Radar: Secret Flights to Torture and Dissapearance", Raportul lui Amnesty International, disponibil şi pe site-ul: web.amnesty.org/library/index/ENGAMR510512006 (accesat la 6/3/2006).
39. Jane Mayer, "Outsourcing Torture".
40. Michael Scheuer, "A Fine Rendition" (O livrare reuşită), *New York Times,* 11 martie 2005, p. 23.
41. Pillar, p. 118
42. Vezi „Declaraţie scrisă pentru raportul directorului CIA, 17 octombrie 2002".
43. Declaraţia lui Cofer Black, Ancheta Comună asupra evenimentelor din 11 septembrie, 26 septembrie 2002.
44. Pentru documente legate de Convenţia de la Chicago, vizitează site-ul Organizaţiei Internaţionale a Aviaţiei Civile, www.icao.int/icaonet/dcs/7300.html (accesat la 16 iunie 2006).
45. Interviu cu Farah Stockman, 3 martie 2006.
46. Ibid.

CAPITOLUL 2. UN ORAŞ NUMIT SMITHFIELD

1. Interviu cu Allyson şi Watt Caison, Smithfield, Carolina de Nord, 13 aprilie 2006.
2. Ibid.
3. Interviu cu Jordan Cooke, 14 aprilie 2006. Vezi şi Jordan Cook, "Aero Denies CIA Flighr", *The Herald (Smithfield –Clayton – Cleveland),* 11 martie 2005.

4. Scott Shane, Stephen Grey şi Margot Williams, "CIA Expanding Terror Battle Under Guise of Charter Flights", *New York Times*, 31 mai 2005.
5. Vezi registrele Administraţiei Federale a Aviaţiei despre aparatul Boeing Business Jet N4476S, cu numărul de serie 33010, şi registrele FAA pentru aparatul Gulfstream V N4476S, cu numărul de serie 581.
6. Vezi John Prados, *President's Secret Wars (Războaiele secrete ale preşedintelui)* (Chicago: Ivan R. Dee, 1996), p. 62-64. Vezi şi William Leary, *Perilous Missions (Misiuni Periculoase)* (University: University of Alabama Press, 1984).
7. Vezi John Prados, *President's Secret Wars*, pp. 98-106. Vezi şi Nick Cullather, *Secret History: The CIA's Classified Account of Its Operations in Guatemala 1952-1954* (Stanford: Stanford University Press, 1999).
8. Prados, p. 231.
9. Ibid., p. 184.
10. 10 Kevin O'Brien, "Interfering with Civil Society: CIA and KGB Covert Political Action during the Cold War", *International Journal of Intelligence and Counterintelligence*, 1995, Vol. 8, Issue 4.
11. Vezi, de exemplu, Peter Dale Scott şi Jonathan Marshall, *Cocaine Politics*, (Berkeley: University of California Press, 1998), p. 18.
12. Prados, p. 324-325.
13. Vezi Prados, p. 374-375. Vezi şi Lawrence E. Walsh, *Firewall* (New York: Norton, 1997), p. 74-75. Pentru Pepper Aviation, vezi Ted Gup, *The Book of Honor* (New York: Doubleday, 2000), p. 330.

14. Pentru un scurt istoric al carierei lui Jim Rhyne în cadrul Air America, vezi Ted Gup, *The Book of Honor*, p. 245-246.
15. Interviu cu un fost pilot al Aero Contractors.
16. Ibid.
17. Ibid.
18. Înregistrările FAA şi înregistrările de permisiune de zbor pentru N168D, N4476S şi alte avioane.
19. Sam Atkins, "Global TransPark Board Approves Operating Budget" (Consiliul de Administraţie al lui Global Transpark aprobă bugetul în funcţiune), *Goldsboro News-Argus*, 23 iunie 2004.
20. Ibid. Vezi şi Monica Chen, "Protest Ends in Arrests", *The Herald (Smithfield – Clayton – Cleveland)*, 22 noiembrie 2005.

CAPITOLUL 3. URMĂRIREA AVIOANELOR

1. Interviuri cu urmăritorii de avioane.
2. Ibid.
3. Ibid.
4. Mesajul Acars a fost postat pe forumul Luchtzak Aviation, pe site-ul www.luchzatk.be/postt6528.html (accesat la 13 iunie 2006).
5. Ibid.
6. Ibid.
7. Multiple interviuri cu „Ray". Martie-Iunie 2006.
8. Vezi „DEPARTAMENTUL DE INTERNE, Biroul de management al terenului, 43 CFR Legea terenului 6591, [N-35951], Nevada; Reţinerea de teren pentru situl Comunicaţiilor Forţelor Aeriene", Biroul de management al terenului, Interior. ACŢIUNEA. Ordin Public.

Registrul Federal/Vol. 50, Nr. 53/Marţi, 19 martie 1985/ Pagina 10965. (50 FR 10965).

9. Multiple interviuri cu "Ray". Martie-Iunie 2006.
10. Ibid.
11. Ibid.
12. CALP este disponibil pe site-ul: www.usaasa.belvoir.army.mil/CALP/CALPDec05.htm (accesat la 6/6/2006. Versiuni anterioare ale CALP sunt disponibile în arhivele internet, la www.archive.org (accesat la 6/6/2006).
13. Interviu cu John Sifton, New York, New York, 6 aprilie 2006.
14. Ibid.
15. Vezi Amnesty International, "Below the Radar: Secret Flights to Torture and Disappearance".
16. Ibid.
17. Ibid.
18. Ibid.
19. Ibid.
20. Brian Ross şi Richard Esposito, "Sources Tell ABC News Top Al-Qaeda Figures Held in Secret CIA Prisons", ABC News, 5 decembrie 2005.
21. Vezi emisiunea cu Brian Ross din 5 decembrie 2005. Emisiunea a confirmat că Polonia adăpostise zone negre pe teritoriul său. Oficiali ai CIA au făcut presiuni asupra postului de televiziune ABC News să evite menţionarea Poloniei în cadrul ştirilor de seară. Vezi şi Brian Ross şi Richard Esposito, "Sources Tell ABC News".
22. Vezi Raportul lui Amnesty International.
23. Interviu cu Stephen Grey, 2 iunie 2006.

24. Gerard Seenan şi Giles Tremlett, „Cum s-au transformat urmăritorii de avioane într-o plagă pentru CIA", *The Guardian*, 10 decembrie 2005.
25. Ibid.
26. Ibid.
27. Ibid.

CAPITOLUL 4. ÎNCHISORILE ÎNTUNECATE

1. Relatări ale prizonierilor oferite de biroul lui Clive Stafford Smith.
2. Vezi Dana Priest, "CIA Holds Terror Suspects in Secret Prisons", *Washington Post*, 2 noiembrie 2005, A01.
3. Dana Priest, "CIA Holds Terror Suspects in Secret Prisons". Vezi şi Dana Priest, "CIA avoids Scrutiny of Detainee Treatment; Afghan Death Took Two Years to Come to Light; Agency Says Abuse Claims Are Probed Fully", *Washington Post*, 3 martie 2005, A01.
4. Dana Priest, "CIA Holds Terror Suspects".
5. Carlotta Gall, "Study Hints at Mass Killings of the Taliban"– („Un studiu indică masacre în masă ale talibanilor"), *New York Times*, 1 mai 2002, p. 8.
6. Dana Priest, "CIA Avoids Scrutiny".
7. „Declaraţia lui Khaled El-Masri în sprijinul opoziţiei lui Plaintiff în faţa moţiunii SUA de respingere sau, alternativ, pentru judecată sumară", *Khaled El-Masri v. George Tenet, et. al.* Acţiune Civilă cu numărul 1: 05cv1417-TSE-TRJ. Declaraţia lui El-Masri este scrisă în original în limba germană – citatele directe sunt luate din traducerea în engleză disponibilă în documentele tribunalului. În anumite cazuri, ne-am bazat pe

declarația inițială a lui El-Masri în limba germană, când conținea detalii netraduse.

8. Ibid.
9. Ibid.
10. Ibid.
11. Interviu cu Dr. Rafiullah Bidar, Gardez, 21 mai 2006.
12. Ibid.
13. Ibid.
14. Interviu cu Allah Noor, Gardez, 21 mai 2006.
15. Ibid.
16. Ibid.
17. Ibid.
18. Ibid.
19. Ibid.
20. Interviu cu Gannat Gul, Gardez, 21 mai 2006.
21. Ibid.
22. Ibid.
23. Ibid.

CAPITOLUL 5. LIVRAREA ACUM

1. Date culese din documentele de înregistrare ale celor două avioane înscrise la Administrația Federală a Aviației.
2. Vezi John Crewdson, „Avion misterios legat de Zborurile torturii: Este firma fantomă o companie paravan a CIA?", *Chicago Tribune*, 8 ianuarie 2005, p. 1. Vezi și Josef Schneider, „Tortura care vine de Sus", *Portland Mercury*, 31 martie- 6 aprilie 2005.
3. Vezi AC Thompson și Trevor Paglen, „Taxiurile Torturii ale CIA", *Reno News and Review*, 29 decembrie 2005.

4. Date luate de pe internet, de pe site-ul www.usaircraft-sales.com/forsale.html (accesat la 6/9/2006).
5. Brian Ross şi Richard Esposito, "Sources Tell ABC News".
6. Surse de pe site-urile urmăritorilor de avioane.
7. Human Rights Watch, "U.S. Operated Secret Dark Prison in Kabul", 19 decembrie 2005. Disponibil la hrw.org/English/docs/2005/12/19/afghan12319.ht. (accesat la 5/11/2006).
8. Tom Walker şi Sarah Baxter, "Dezvăluit: Închisoarea terorii la a cărei construcţie în Maroc SUA contribuie", *Sunday Times*, 12 februarie 2006. Disponibil la www.timesonline.co.uk/article/0,,2089-2036185.html (accesat la 5/11/2006)
9. Dana Priest, "Covert CIA Program Withstands New Furor; Anti-Terror Effort Continues to Grow" – „Programul sub acoperire al CIA se împotriveşte unui nou val de proteste; Eforturile împotriva terorismului cresc", *Washington Post*, 30 decembrie 2005, A01.
10. Ibid.
11. Dana Priest, „CIA deţine suspecţi de terorism în închisorile secrete".
12. Dana priest, „Încarcerări eronate: Anatomia unei greşeli a CIA", *Washington Post*, 4 decembrie 2005, A01.
13. Ibid.
14. Vezi Mark Danner, *Tortură şi adevăr*, p. 153-154.
15. Dana Priest, „Programul sub acoperire al CIA".
16. Jane Mayer, „Externalizarea torturii".
17. Dana Priest, „CIA deţine suspecţi de terorism în închisorile secrete".
18. James Risen, *Starea de război*, p. 31.

19. Douglas Jehl şi David Johnston, „În cadrul CIA, temeri crescânde de judecată", *New York Times*, 27 februarie 2005.
20. Michael Scheuer, „O livrare reuşită".
21. Dan Balz şi Bob Woodward, „Bush aşteaptă judecata istoriei", *Washington Post*, 3 februarie 2002, A01.
22. Dana Priest, „Programul sub acoperire al CIA".
23. Associated Press, „Liderul important al Al-Qaeda, Nasar, capturat în Pakistan", 2 mai 2006.
24. John Crewdson, „CIA plănuia să răpească mai mult de 10 indivizi în Italia, spune un agent", *Chicago Tribune*, 31 iulie 2006.

CONCLUZII

1. Interviu cu Mullah Zaeef, Kabul, 20 mai 2006.
2. Ibid.
3. Vezi Bernard-Henri Lévy, *Who Killed Daniel Pearl? (Cine l-a ucis pe Daniel Pearl?)* (Hoboken: Melville House, 2004).
4. Dick Marty, „Detenţii secrete presupuse şi transfer ilegal între state implicând state membre ale Consiliului Europei", p. 50
5. Lista de ţări pusă la dispoziţie de Amnesty International şi alte surse. Vezi "Below the Radar: Secret flights to torture and disappearance".
6. John Crewdson, „Echipa CIA a călătorit în Italia pe picior mare", *Chicago Tribune*, 25 decembrie 2005, p. 14.
7. Ibid.
8. Craig Whitlock, „O maşinaţiune a CIA este considerată a fi distrus dovezi în Milano; Se pretinde că Italia a fost dusă în eroare în privinţa răpirii unui cleric", *Washington Post*, 6 decembrie 2005, A01.

9. Numele reproduse aici au fost publicate în mai multe rânduri în ziarele italiene. Vezi, de exemplu, www.dsmilano.it/html/Pressroom/2005/06/cor5_0629_commando-cia-i-nomi.htm
10. Craig Whitlock, „O maşinaţiune a CIA este considerată a fi distrus dovezi în Milano".
11. John Crewdson, „Italia: E-mail-uri CIA fac legătura între agenţi şi răpire", *Chicago Tribune,* 20 ianuarie 2006.
12. Craig Whitlock, „O maşinaţiune a CIA este considerată a fi distrus dovezi în Milano".
13. Stephen Grey şi Elisabetta Povoledo, „Ancheta cu privire la răpirea din 2003 atrage atenţia Italiei", *New York Times*, 8 iulie 2006.
14. Ibid.
15. Jeffrey R. Smith şi Josh White, „Planul lui Cheney scuteşte CIA de o lege împotriva abuzului faţă de deţinuţi", *Washington Post*, 25 octombrie 2005, A01.
16. Pentru textul integral al declaraţiei, vizitează site-ul Casei Albe: www.whitehouse.gov/news/releases/2005/12/20051230-8.html.
17. Jeffrey Smith şi Dafna Linzer, „Ofiţer CIA concediat îşi neagă rolul în scurgerea de informaţii", *Washington Post*, 25 aprilie 2006, A01.
18. Vezi „Replica Statelor Unite la adresa opoziţiei lui Plaintiff privitoare la invocarea privilegiului secretului de stat de către Statele Unite", *Maher Arar v. Ashcroft et. al.* Cazul cu numărul 04-CV-0294-DGT-VVP, 4 aprilie 2005.
19. Jane Mayer, „Puterea ascunsă", *New Yorker*, 3 iulie 2006.

MULŢUMIRI

Autorii ar dori în primul rând să mulţumească pentru susţinerea financiară şi tehnică lui Sandy Close şi New America Media, al căror sprijin a făcut ca reportajele noastre din străinătate să fie posibile. Fără Close şi colegii ei, călătoria noastră în Afganistan, care era un element cheie al acestei cărţi, nu ar fi fost posibilă. Am dori să mulţumim şi clanului Paglen, clanului Thompson, lui Allan Pred, Ananya Roy, Praba Pilar, Gillian Hart, Ruth Wilson Gilmore, LPS, Maiwand Mrowat şi lui Kelly Burdick şi Melville House.

O NOTĂ DESPRE REPORTAJE

Pronumele personal „noi" este folosit peste tot în text pentru a rămâne consecvenţi, deşi unele reportaje le-am realizat în echipă şi altele separat. Astfel: Thompson şi Paglen au realizat reportajele din Smithfield, Carolina de Nord; Reno, Nevada; partea nordică a statului California, incluzând şi suburbiile din East Bay şi zona din jurul Bazei Beale a Forţelor Aeriene; şi din Kabul, Afganistan. Paglen a realizat reportajele din New York şi Dedham, Massachusetts. Thompson a realizat reportajele din Gardez, Afganistan.

PRINT
multicolor
Str. Bucium nr. 34 Iaşi
tel.: 0232/211225
fax: 0232/211252
office@printmulticolor.ro
www.printmulticolor.ro
SERVICII TIPOGRAFICE COMPLETE

Trevor Paglen & A.C. Thompson

TAXIURILE TORTURII

Nu mai este un secret: începând cu 11 septembrie, CIA a răpit mai mult de o sută de oameni şi i-a reținut în închisori din întreaga lume, în numele unui program de luptă împotriva terorismului, numit „livrare specială" – un element cheie al celei mai mari operațiuni clandestine a Statelor Unite de la sfârşitul Războiului Rece încoace. Adeseori deținuții erau torturați sau dispăreau definitiv.

În această primă carte de investigare sistematică a livrărilor speciale, un jurnalist de investigații premiat şi un geograf militar cercetează programul CIA de-a lungul unei serii de călătorii care îi duce în întreaga lume. Călătoresc în suburbiile statului Massachusetts pentru a schița profilul unei companii paravan a CIA, care asigura avioane agenției; în Smithfield, Carolina de Nord, pentru a lua urma piloților ce zboară cu avioanele CIA; ajung în suburbiile oraşului San Francisco pentru a sta de vorbă cu un „urmăritor de avioane" care monitorizează mişcările CIA; şi în Afganistan, unde vizitează celebra închisoare „Salt Pit" şi îi intervievează pe deținuții afgani.

Ei află că, la cinci ani după 11 septembrie, răpirile nu s-au oprit. Dimpotrivă, programul livrărilor s-a oficializat, folosindu-se la nevoie complicitatea armatei şi schimbându-şi permanent „acoperirea" pentru a nu fi depistat.

Trevor Paglen este expert în instalații militare clandestine. Artist şi fotograf cu multe expoziții la activ, el este autorul studiului în două volume *Baze secrete, războaie secrete.*

A.C. Thompson, câştigător al premiului George Polk în 2005, este reporter la revista S.F.Weekly. Este de două ori câştigător al premiului PASS al Consiliului Național pentru Ilegalități şi Delincvență, pentru reportaje despre încălcări ale legii şi de două ori deținătorul premiului Maggie al Western Publication Association.

www.all.ro

BESTSELLER•CĂRȚI ADEVĂRATE•CĂRȚI ADEVĂRATE•CĂRȚI ADEVĂRATE